



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 103]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 16, 2010/चैत्र 26, 1932

No. 103]

NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 16, 2010/CHAITRA 26, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 13 अप्रैल, 2010

सं. टीएएमपी/47/2009-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/47/2009-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2010 के 3^{रे} दिन पारित)

यह मामला इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध, दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित महापत्तन न्यासों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में चेन्नई पत्तन में बीओटी आधार पर मेगा कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण हेतु चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 12 नवम्बर, 2009 से संबंधित है।

2.1. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ परामर्शदाता (इंडियन मेरीटाइम यूनिवर्सिटी) की रिपोर्ट भेजी है। सीएचपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

I. सामान्य

- (i). पत्तन पृथक डॉक/हारबर का निर्माण करने की योजना बना रहा है जिससे भावी पीढ़ी के कंटेनर पोतों का प्रहस्तन करने में सहायता मिलेगी।
- (ii). अपफ्रंट प्रशुल्क पत्तन विशिष्ट होना चाहिए ना कि परियोजना विशिष्ट और टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार सामान्यतः 5 वर्षों की अवधि के लिए वैध है। यह जरूरी है कि चेन्नई पत्तन के लिए विशिष्ट मानक कंटेनर टर्मिनल तैयार किया जाए और अपफ्रंट प्रशुल्क परिगणित किया जाए। ऐसा मानक कंटेनर टर्मिनल स्वतंत्र प्रस्तावित मेगा कंटेनर टर्मिनल (एमसीटी) होना चाहिए। तथापि, पत्तन अनुमानित परियोजना लागतों और परियोजना के अन्य पैरामीटरों को लेखा में लेते हुए इस परियोजना के लिए यथा विशिष्ट प्रस्तावित एमसीटी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क परिगणित करना चाहता है। दरमान विनिर्दिष्ट करते हुए दो प्रशुल्क प्रस्ताव होंगे - एक मानक टर्मिनल के लिए और दूसरा प्रस्तावित मेगा टर्मिनल के लिए। (परंतु, हमें केवल एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है।)
- (iii). परियोजना के लिए पूंजी अनुमान डेवलपर के निवेश के रूप में ₹ 3125 करोड़ है। डेवलपर की लागत ₹ 3125 करोड़ के अलावा, 2 प्रतिशत आईटी प्रणाली लागत राशि ₹ 34.4 करोड़ और 10 प्रतिशत वित्तपोषण लागत राशि ₹ 171.90 करोड़ भी टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार शामिल किए गए हैं।
- (iv). प्रस्तावित मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए दरमान विभिन्न गतिविधियों के आधार पर तैयार किया गया है जो मौजूदा टर्मिनल प्रचालक मै0 सीसीटीएल द्वारा किया जाता है।
- (v). आधार दर के रूप में लदे हुए विदेशी कंटेनरों के मामले में प्रशुल्क ₹ 2055.96 प्रति टीईयू परिगणित किया गया है और विभिन्न दरें विभिन्न प्रकार की कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियों के लिए परिगणित की गई हैं।
- (vi). परियोजना का ब्रेकवॉटर घटक और बर्थ निर्माण डेवलपर द्वारा किया जाना है। बर्थ किराया घटक डेवलपर की आय के हिस्से के लिए सुविचारित किया गया है और तदनुसार ₹ 2.03 प्रति जीआरटी प्रति घंटा का बर्थ किराया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित किया गया है।

II. परियोजना के मुख्य आकर्षण निम्नलिखित हैं:-

- (i). (क). दो ब्रेकवॉटर हारबर बेसिन विकसित करने के लिए निर्मित किए जाएंगे। इन ब्रेकवॉटरों की लम्बाई 1.73 कि०मी० और 2.75 कि०मी० होगी।
(ख). बेसिन को 18 मी० की गहराई तक निकर्षित किया जाएगा।
(ग). टर्मिनल का निर्माण इस नए विकसित बेसिन के भीतर किया जाएगा और इसकी लम्बाई 2 कि०मी० होगी।
(घ). निकर्षित सामग्री टर्मिनल के बर्थ के पीछे लगभग 90 हैक्टेयर भूमि के रिक्लेम के लिए इस्तेमाल की जाएगी।
(ङ). जरूरी कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर उपलब्ध करवाए जाएंगे।
(च). अन्य सुविधाएं जैसे जैसे जल आपूर्ति, सड़क, रेल सम्पर्क, नेविगेशनल सहायता, फ्लोटिंग क्रॉफ्ट्स आदि भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।
- (ii). एमसीटी की सर्वोत्तम क्षमता, बर्थ किराया सेवाओं के लिए सिविल लागत, कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियों के लिए सिविल लागत, कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर की लागत, एमसीटी की प्रचालन लागत, कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं और बर्थ सेवाओं के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) और एआरआर का प्रभाजन, सीएचपीटी द्वारा यथा अनुमानित,

निम्नलिखित तालिका में फरवरी 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुमानों की तुलना के साथ दिए गए हैं:-

क्र.सं.	विवरण	दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक	सीएचपीटी द्वारा प्रेषित गणना	सीएचपीटी द्वारा अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता			
(i).	सर्वोत्तम घाट क्षमता			
	क=विकसित गैन्ट्री की संख्या, एक वर्ष में कार्य के लिए।	=बर्थ लम्बाई/100	=2000/100	20
	ख=एक वर्ष में गैन्ट्री क्रनों के कार्य घंटों की संख्या।	=24*365 घंटे	=24*365 घंटे	8760.00
	ग=फेरों की औसत संख्या प्रति गैन्ट्री क्रन।	=25 फेरे प्रति घंटा	=25 फेरे प्रति घंटा	25.00
	घ=टीईयू अनुपात	=1.3	1.3	1.30
	ङ=70%	=70%	70%	0.70
	सर्वोत्तम घाट क्षमता=क*ख*ग*घ*ङ टीईयू			398580.00
(ii).	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता			
	छ=कुल भूमि स्लॉट टीईयू में	=720 टीईयू प्रति हैक्टेयर	=285.71 टीईयू प्रति हैक्टेयर	20000
	ज=औसत स्टेक ऊंचाई	=2.50	=2.50	3.00
	प=अवधि अथवा दिनों की संख्या	=365	=365	365.00
	भ=सर्ज कारक	=1.3	=1.3	1.30
	घ=औसत विराम समय	=4 दिन निर्यात के लिए और 2 दिन आयात के लिए	=3 (भारित औसत)	3.00
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता=0.7*छ*ज*प/भ*घ टीईयू में			3930770
(iii).	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता — सर्वोत्तम घाट और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य (टीईयू में)			3930770
II	पूँजी लागत			
(i).	बर्थ किराया सेवा	प्रतिमानक जहाँ कहीं निर्धारित हो		रु0 मिलियनों में
	(क). सिविल लागत	पत्तन न्यास द्वारा यथा अनुमानित		
	(i). डायग्राम वॉल के साथ बर्थ का निर्माण 2000 x 30 मी0 (75%)			3726
	(ii). डायग्राम वॉल के पीछे रिकलमेशन (0.9 मिलियन ² x 12 मी0)			9630
	(iii). विशेष स्थापना प्रभार			36
	(iv). आकस्मिकताएं 5%			668
	बर्थ किराया सेवाओं के लिए कुल लागत			14060
(ii).	कंटेनर प्रहस्तन सुविधाएं			
	(क). सिविल लागत			
	(i). डायग्राम वॉल के साथ बर्थ का निर्माण 2000 x 30 मी0 (25%)	पत्तन न्यास द्वारा यथा अनुमानित		1242
	(ii). डायग्राम वॉल के पीछे रिकलमेशन (0.9 मिलियन ² x 12 मी0)			1242
	(iii). 0.9 मिलियन मी02 के रिकलेम क्षेत्र का सुदृढ़ीकरण			2070
	(iv). सड़क सुविधाएं उपलब्ध करवाना			115
	(v). रेलवे सुविधाएं उपलब्ध करवाना			230
	(vi). आईटी सुविधाओं, कैंटीन, कर्मशाला, उप केन्द्र, अग्नि शामक, उपयोगिता, सीमाशुल्क, प्रशासनिक भवन, आदि सहित अन्य अवसंरचना उपलब्ध करवाना।			575

(vii). विद्युतीकरण और जल आपूर्ति व्यवस्थाएं उपलब्ध कस्बाना			230
(viii). विशेष स्थापना प्रभार			11
(ix). आकस्मिकताएं 5%			285
उपजोड़ (क)			6000
(ख). कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर			
(i). घाट गैन्ट्री क्रेन	1 सं. 100 मीटर बर्थ लम्बाई के लिए	20	6000
(ii). रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रेन	3 सं. प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए	2.5 प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए	4000
(iii). रीच स्टेकर/टॉप लिफ्ट ट्रक	1 सं. 9 आरटीजी के लिए	9 आरटीजी के लिए 1 (लगभग)	120
(iv). ट्रैक्टर ट्रेलर्स	6 सं. प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए	6 प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रेन के लिए	480
(v). कर्मशाला उपस्कर	कोई प्रतिमानक नहीं	एकमुश्त	37.50
(vi). विशेष स्थापना प्रभार	-	एकमुश्त	26.14
(vii). आकस्मिकताएं 5%	-	एकमुश्त	527.52
उपजोड़ (ख)			11191.12
उपजोड़ (क+ख)			17191.12
(ग). आईटी प्रणाली लागत	सिविल और उपस्कर लागत का 2%	सिविल और उपस्कर लागत का 2%	344.00
(घ). अन्य लागत	सिविल और उपस्कर लागत का 10%	सिविल और उपस्कर लागत का 10%	1719.00
(ङ). कंटेनर प्रहस्तन सेवा के लिए कुल पूंजी लागत (क+ख+ग+घ)			19254.12
परियोजना की कुल पूंजी लागत (i) + (ii)			33314.12
III प्रचालन लागत अनुमानन			
	प्रतिमानक		रु0 करोड़ों में
(क). बिजली लागत	8कंडब्ल्यूएच प्रति टीईयू* प्रचलित इकाई दर	8कंडब्ल्यूएच*रु0 8.00 प्रति इकाई	189
(ख). ईंधन	4 लिटर प्रति टीईयू* प्रचलित इकाई दर	4 लिटर*रु0 36.00 प्रति लिटर	566
(ग). मरम्मत और अनुरक्षण			
- सिविल परिसंपत्तियां	सिविल परिसंपत्तियों का 1%	सिविल परिसंपत्तियों का 1%	60
- उपस्कर	उपस्करों की लागत और बिजली लागत का 2%	उपस्कर लागत और आईटी प्रणाली का 2%	231
(घ). बीमा	सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	175
(ङ). मूल्यहास	कम्पनी अधिनियम के अनुसार	कम्पनी अधिनियम के अनुसार	1413
(च). लाइसेंस शुल्क	संबद्ध पत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार	रु0 2606 प्रति 100 वर्ग मी0 प्रति माह	281
(छ). अन्य व्यय (0.5 मिलियन टीईयू से	सकल अचल	सकल अचल	1754

	अधिक वाले टर्मिनलों के लिए)	परिसंपत्तियों के मूल्य का 10%	परिसंपत्तियों का 10%	
	कुल प्रचालन लागत (क से छ)			4669
IV	वार्षिक राजस्व अपेक्षा एआरआर			
(i).	कंटेनर प्रहस्तन सेवाएं			
	(क). कुल प्रचालन लागत			4669
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%			3081
	(ग). कुल राजस्व अपेक्षा			7750
	राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन			
	(क) कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	90%	90%	6975
	(ख). भंडारण प्रभार	7%	7%	542
	(ग). विविध प्रभार	3%	3%	232
	(घ). कुल राजस्व अपेक्षा		100%	7749
(ii).	बर्थ किराया			(करोड़ों में)
	(क). प्रचालन लागत			
	(i). अनुश्रक्षण लागत	पूँजी लागत का 1%	पूँजी लागत का 1%	140.60
	(ii). बीमा लागत	पूँजी लागत का 1%	पूँजी लागत का 1%	140.60
	(iii). मूल्यहास	पूँजी लागत का 3.34%	पूँजी लागत का 3.38%	475.22
	बर्थ किराया सेवा के लिए कुल प्रचालन लागत			756.42
	(ख). बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा			
	(i). प्रचालन लागत			756.42
	(ii). रु0 14060 मिलियन के 16 प्रतिशत पर आरओसीई			2249.57
	कुल राजस्व अपेक्षा			3005.99

(iii). दरमान

सीएचपीटी ने सीसीटीएल के मौजूदा दरमान में प्रशुल्क ढांचे के आधार पर प्रस्तावित मसौदा दरमान तैयार किया है। कंटेनर प्रहस्तन, भंडारण प्रभार, विविध सेवाएं और बर्थ किराया के लिए दरमान तैयार करते समय सीएचपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातें नीचे सारबद्ध की गई हैं:-

क. कंटेनर प्रहस्तन के लिए दरमान

- सीसीटीएल का वर्तमान दरमान ग्यारह प्रशुल्क शीर्षों के अधीन निर्धारित दरें 9 दिसम्बर 2008 से प्रभावी है।
- इन समूहों के प्रत्येक समूह के अधीन प्रशुल्क का विश्लेषण दर्शाता है कि प्रभार प्रत्येक गतिविधि के लिए निर्धारित किए गए हैं और गतिविधियों को मिनीस्कल स्तर में बांटा गया है जो प्रभार लगाने की प्रणाली को ज्यादा व्यूबरसम बनाता है। इसके अलावा, ऐसा विभाजन जेएनपीटी में कार्य कर रहे बीओटी टर्मिनल में प्रचालन में नहीं है और टीपीटी तथा जेएनपीटी टर्मिनलों के लिए टीएमपी द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क का हाल ही का प्रकाशन में भी गतिविधि और निर्धारित प्रभारों के ऐसे ब्यौरे नहीं दिए गए हैं। इसलिए, यह प्रस्तावित किया जाता है कि गतिविधियों को युक्तिसंगत बनाया जाए और बीओटी टर्मिनलों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने पर टीएमपी के आदेश के अनुसार गतिविधियां निर्धारित की जाएं। तदनुसार, मानक टर्मिनल के लिए निर्धारित गतिविधियां निम्नलिखित हैं:-

- घाट पर प्रहस्तन और घाट से कंटेनर यार्ड अथवा विलोमत: परिवहन और आंतरिक स्थानांतरण वाहन से कंटेनर यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ।
- कंटेनर यार्ड पर प्रहस्तन से ट्रकों पर लदाई अथवा विलोमत: (सीधे सुपुर्दगी/निर्यात इनटेक)।

3. कंटेनर यार्ड पर प्रहस्तन से आंतरिक ट्रक पर लदाई और रेलवे यार्ड को परिवहन और फ्लैट पर लदाई अथवा विलोमतः।
 4. पोतांतरण कंटेनर प्रहस्तन।
 5. बिना उतारे पोत रेस्टो के भीतर कंटेनर स्थानांतरण।
 6. घाट के माध्यम से पोत रेस्टो के भीतर कंटेनर स्थानांतरण।
 7. घाट पर बिना उतारे हैच कवर प्रहस्तन।
 8. घाट पर उतराई के साथ हैच कवर प्रहस्तन।
 9. प्रशीतन कनेक्शन प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग।
 10. तट पर निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए यार्ड के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान पर कंटेनर स्थानांतरण।
 11. लिफ्ट ऑन तथा लिफ्ट ऑफ (प्रभार)।
- (iii). ऊपर प्रस्तावित गतिविधियों की प्रत्येक गतिविधि के अधीन कंटेनर प्रहस्तन की मात्रा और उनमें से प्रत्येक के लिए दर दरमान से विपथन के लिए आधार तैयार करेगी।
- (iv). प्रशुल्क के युक्तिकरण के हिस्से के रूप में, दरमान तैयार करते समय निम्नलिखित मानदंड अपनाया गया है:—
1. एलसीएल और एफसीएल कंटेनरों के बीच कोई अंतर नहीं किया जाएगा।
 2. सामान्य कंटेनरों और प्रशीतन कंटेनरों को इकट्ठे समूहित नहीं किया जाएगा।
 3. 40 फीट कंटेनर के लिए प्रभार 20 फीट कंटेनर के लिए दर का 1.5 गुना होगा।
 4. 40 फीट से अधिक लम्बाई के कंटेनर के लिए प्रभार 20 फीट कंटेनर के लिए दर का 2 गुना होगा।
 5. सीसीटीएल में घाट में जोखिमपूर्ण और ओओजी कंटेनर के प्रहस्तन के लिए निर्धारित दर के बीच अनुपात सामान्य कंटेनर के लिए निर्धारित दर का 1.25 गुना है। यही अनुपात मानक टर्मिनल के लिए समेकित दर निर्धारण करते समय अंगीकृत किया जाएगा।
- (v). ऊपर व्याख्यायित आधार पर, आधार रूप में सीसीटीएल के दरमान को लेखा में लेते हुए एआरआर परिमाणित किया गया है। यह मूल्य उच्चतर पाया गया है और इसलिए इसे कम कर 0.70993 गुना किए जाने की आवश्यकता है। तदनुसार, यह शोधन कारक लागू किया गया है और मानक टर्मिनल के लिए एसओआर निर्धारित किया गया है और भेजा गया है।

ख. भंडारण के लिए दरमान

विभिन्न प्रकार के कंटेनरों के लिए विराम समय की वर्तमान स्थिति सीसीटीएल से प्राप्त नहीं हुई है क्योंकि कंटेनर इस मुद्दे पर कुछ विवाद है। इसलिए, ऐसे डाटा के अभाव में, यह उपयुक्त माना गया है कि कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए निर्धारित दोहरीकरण कारक लागू करने की वजह से सीसीटीएल के विराम समय प्रभारों के लिए वर्तमान दरमान अंगीकृत किया जाए। तदनुसार, दरें परिगणित की गई हैं और भेजी गई हैं।

ग. विविध सेवाओं के लिए दरमान

प्रहस्तन और भंडारण के अधीन जिन्हें शामिल किया गया है उनसे इतर टर्मिनल द्वारा प्रदत्त कई विविध सेवाएं हैं। भंडारण प्रभारों पर पहुंचने के लिए लागू किए गए इसी सिद्धांत को अंगीकृत करते हुए, विविध सेवाओं के लिए प्रभार परिगणित किए गए हैं।

घ. बर्थ किराये के लिए दरमान

- (i). बर्थिंग सेवाओं के लिए सिविल निर्माण लागत रु0 1406.00 करोड़ पर अनुमानित की गई है। अनुमानित पूंजी लागत के आधार पर बर्थिंग गतिविधियों के लिए राजस्व अपेक्षा टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार परिगणित की गई है।
- (ii). चूंकि मानक टर्मिनल से 18000 टीईयू तक के आकार के पोतों के प्रहस्तन की उम्मीद है, इसलिए टीईयू की मात्रा का प्रतिशत जो विभिन्न आकारों (लम्बाई द्वारा मापे गए) के पोतों द्वारा वहन किया जाएगा भेजा गया है। यह प्रतिशत हिस्सा अनुमानों पर आधारित है।

- (iii). पोत प्रकार के प्रत्येक वर्ग के लिए औसत पार्सल आकार सीसीटीएल से प्राप्त किए गए मौजूदा रूझान के आधार पर अनुमानित किया गया है। बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा रु0 2.0314 है।
- (iv). उपर्युक्त मूल्य ब्रेक वॉटर लागत को लेखा में लिए जाने की वजह से अन्य टर्मिनलों की तुलना में उच्चतर है। सामान्य रूप से, ब्रेक वॉटर निर्माण लागत पत्तन देयताओं के माध्यम से वसूल की जाएगी। तथापि, चूंकि सीएचपीटी इस नए टर्मिनल में आने वाले पोतों के लिए अतिरिक्त अथवा पृथक पत्तन देयताएं वसूल करेगा, इसलिए बीओटी प्रचालक द्वारा पत्तन देयताओं की दूसरी वसूली उपर्युक्त सुविचारित नहीं की गई है। चूंकि प्रभार (पत्तन देयताओं अथवा बर्थ किराये के रूप में) पोत स्वामी/एजेंट अर्थात् समान उपयोक्ता द्वारा भुगतान किया जाएगा, इसलिए यह प्रस्तावित किया गया है कि ब्रेक वॉटर की लागत केवल बर्थ किराये से वसूल की जाएगी।

2.2. इसके प्रस्ताव दिनांक 12 नवम्बर 2009 के अनुवर्तन में, सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि एमसीटी परियोजना के लिए परामर्शदाता ने दूसरे कंटेनर टर्मिनल के लिए अंगीकृत दरों पर विचार किया है जैसाकि टीएमपी द्वारा प्रचालन लागत के अनुमानन के लिए अनुमोदित किया गया है।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी से प्रस्ताव की प्रति उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों, और संभावी बोलीदाताओं को उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। विभिन्न उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां सीएचपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। सीएचपीटी ने, इस मामले में संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया है।

4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, सीएचपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने अपना जवाब भेजा है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और सीएचपीटी का जवाब नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी का जवाब
I.	सामान्य:	
(i).	(क). अपफ्रंट प्रशुल्क निरूपण के लिए परामर्शदाता की रिपोर्ट में उल्लेख किया गया है कि चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) परियोजना के लिए विशिष्ट रूप में प्रस्तावित एमसीटी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क परिगणित करना चाहता है। सीएचपीटी को फरवरी 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार नोट होगा कि इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमा अगले पांच वर्षों के दौरान सीएचपीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए बोली लगाई जाने वाली परियोजनाओं पर लागू होगी।	इस दिशानिर्देश का पालन किया जाएगा।
	(ख). परामर्शदाता की रिपोर्ट में कहा गया है कि मानक टर्मिनल और दूसरे प्रस्तावित एमसीटी के लिए दरमान विनिर्दिष्ट करते समय दो प्रशुल्क प्रस्ताव होंगे। हमें एक प्रस्ताव प्राप्त हुआ है और यह अनुमान लगाया गया है कि सीएचपीटी प्रस्ताव के साथ दाखिल किए गए दरमान का समर्थन करता है, मानक कंटेनर टर्मिनल के लिए है।	प्रस्ताव के साथ दाखिल किया गया दरमान मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए है।
(ii).	संदर्भित सीएचपीटी का प्रस्ताव मौजूदा हारबर के उत्तर-पूर्वी साइड पर विस्तारित हारबर में 2000 मीटर घाट के प्रस्तावित विकास के आधार पर कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए है। सीएचपीटी में मानक टर्मिनल के लिए विशेषता रूप में 2000 मीटर की घाट लम्बाई पर विचार करने के पीछे का औचित्य सीएचपीटी स्पष्ट करे।	वर्तमान और भावी पीढ़ी के कंटेनर पोत लगभग 300 मीटर और अधिक लम्बाई के होंगे। सामान्यतः लगभग 1000 मीटर की लम्बाई के तीन बर्थों से एक टर्मिनल बनता है। चेन्नई पत्तन न्यास में वर्तमान दो टर्मिनलों की लम्बाई लगभग 900 मीटर प्रत्येक है। इस आधार पर, भावी पीढ़ी के कंटेनर पोतों को लेखा में लेते हुए 2000 मीटर लम्बाई सुविचारित की जा रही है।
(iii).	सीएचपीटी पुष्टि करे कि 2000 मीटर घाट के विकास की परियोजना पर लागू रियायत के रूप में मूल आकर्षण सीएचपीटी में भावी कंटेनर प्रहस्तन परियोजनाओं के समान होंगे।	वर्तमान मेगा कंटेनर टर्मिनल परियोजना रियायत करार किए गए जाने की तारीख से तीन वर्षों बाद अपना व्यावसायिक प्रचालन शुरू करेगी और टर्मिनल के लिए संभावित क्षमता प्राप्त करने के लिए टर्मिनल को कुछ समय की आवश्यकता

		होगी। इसलिए, इस स्थिति में, यह कहना जल्दी होगा कि यही मानक भावी कंटेनर प्रहस्तन परियोजनाओं के लिए भी लागू होगा।
(iv).	सीएचपीटी पुष्टि करे कि क्या 2000 मीटर घाट लम्बाई के परियोजना के लिए परिकल्पित लगभग 90 हैक्टेयर भूमि का रिक्लेमेशन भावी कंटेनर प्रहस्तन परियोजनाओं के लिए भी आकर्षण होगा।	रिक्लेम किए जाने के लिए अपेक्षित भूमि की मात्रा परियोजना आकार पर निर्भर करेगी। जैसाकि पूर्ववर्ती बिन्दु में स्पष्ट किया गया है, इसपर निर्णय केवल भविष्य में लिया जा सकता है।
(v).	सीएचपीटी ने बताया है कि हारबर बेसिन और प्रस्तावित एमसीटी विकसित करने के लिए रु० 963 करोड़ की अनुमानित लागत से दो ब्रेक वॉटरों का इस नए विकसित बेसिन के भीतर निर्माण किया जाएगा, और, ब्रेकवॉटर का निर्माण बीओटी प्रचालक द्वारा किया जाएगा। इस संदर्भ में, सीएचपीटी यह पुष्टि करें कि एमसीटी प्रचालक ही दो ब्रेकवॉटरों का एकमात्र लाभार्थी होगा।	पत्तन, रियायत प्राधिकारी के रूप में, को पूर्ण अधिकार है कि इस परियोजना के लिए तैयार किए गए रियायत करार के अनुसार सृजित दोनों ब्रेकवॉटरों पर कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए बिना प्रभावित किए गैर प्रतिस्पर्धी सुविधाएं विकसित की जाएं।
(vi).	बर्थ के पीछे लगभग 90 हैक्टेयर क्षेत्र रिक्लेम करने के लिए प्रस्तावित किया गया है। इस संबंध में, सीएचपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करे— (क). सीएचपीटी को बीओटी प्रचालक द्वारा देय लाइसेंस शुल्क के अनुमानन से देखा जा सकता है कि सम्पूर्ण 90 हैक्टेयर प्रचालक को आर्बिट्रेट किया जाएगा। स्पष्ट और स्थापित करें कि क्या 90 हैक्टेयर क्षेत्र 2000 मीटर की घाट लम्बाई के लिए अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनलों द्वारा अनुसरित मानक है।	किसी मानक कंटेनर टर्मिनल के लिए, अपेक्षित बैकअप क्षेत्र की गहराई 400 से 500 मीटर होगी। इसलिए, 90 हैक्टेयर क्षेत्र (2000 मी० x 450 मी०) अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार है।
	(ख). लगभग 90 हैक्टेयर के रिक्लेम किए गए क्षेत्र में से 70 हैक्टेयर क्षेत्र सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की गणना में स्टेक यार्ड क्षेत्र के रूप में सुविचारित किया गया है। सीएचपीटी औचित्य के साथ शेष 20 हैक्टेयर के उपयोग के ब्यौरे भेजे।	शेष 20 हैक्टेयर क्षेत्र निम्नलिखित सुविधाओं के लिए उपयोग किया जाएगा— प्रशासनिक भवन कर्मशाला उप-केंद्र गेट कॉम्प्लेक्स दिनिमय यार्ड उपयोगिताएं, अग्निशमन सीमाशुल्क और अन्य विविध सुविधाएं
(vii).	कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के प्रयोजन के लिए, सीएचपीटी ने 2008 के अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित कुछ प्रतिमानकों से विपथन किया है। पत्तन ने वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का अनुमान लगाया है और प्रस्तावित मसौदा दरमान भेजा है। इस संबंध में, सीएचपीटी निम्नलिखित टिप्पणी/स्पष्ट/प्रेषित करे।	— — —
II.	यार्ड क्षमता	
(i).	70 हैक्टेयर क्षेत्र (286 भूमि स्लॉट प्रति हैक्टेयर) के लिए 20,000 भूमि स्लॉट दिया गया और फरवरी 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में दिए गए सूत्र का अनुसरण करते हुए, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता सीएचपीटी द्वारा निर्धारित 3930770 टीईयू की बजाय 4585897 टीईयू परिगणित की गई है। उस मामले में, घाट क्षमता जोकि 3985800 टीईयू अनुमानित की गई है जो सीमांकन कारक प्रतीत होता है।	परिकल्पित यार्ड क्षमता, प्रस्ताव में दी गई, 3930770 टीईयू औसत स्टेक ऊंचाई को लेखा में लेते हुए सही है। हालांकि यार्ड क्षमता की गणना औसत स्टेक ऊंचाई 3 के आधार पर की गई है, परंतु यह नुटिवश पाठ में 3.5 दर्शाया गया था। 286 प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉट टीएमपी द्वारा जेएनपीटी टर्मिनल के लिए दिए गए मूल्य के आधार पर सर्वोत्तम घाट क्षमता की गणना के लिए अंगीकृत किए गए हैं।

	यदि 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर भूमि स्लॉटों के रूप में सुविचारित किया जाता है, जैसा इस प्राधिकरण द्वारा हाल ही में निर्णीत न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के मामले में किया गया था और 3985800 टीईयू की सर्वोत्तम घाट क्षमता दी गई है, अपेक्षित भंडारण क्षेत्र लगभग 56 हैक्टेयर परिगणित होता है। यदि इस पूर्वानुमान पर भी, कि अनुषंगी प्रयोजनों के लिए 20 हैक्टेयर क्षेत्र आबंटित करने के बाद, यह प्रकट होता है कि 90 हैक्टेयर क्षेत्र का आबंटन सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करते हुए ज्यादा प्रतीत होता है। यह भी नोट किया जाए कि सम्पूर्ण 90 हैक्टेयर क्षेत्र रिकलमेशन और रिक्लेम किए गए क्षेत्र को मजबूती प्रदान करने पर विचारणीय व्यय के बाद ही उपलब्ध है। इस स्थिति के मददेनजर, सीएचपीटी रिक्लेम किए जाने वाले अनुमानित क्षेत्र और कंटेनरों के भंडारण के लिए चिह्नित किए जाने वाले भूखंड की समीक्षा करें।	प्रति हैक्टेयर भूमि स्लॉटों की इस आवश्यकता के अनुसार, 90 हैक्टेयर भूमि का आबंटन उपयुक्त और अपेक्षित है।
(ii)	सीएचपीटी ने 2.5 के प्रतिमानक के विपरीत 3 की औसत स्टेक ऊंचाई पर विचार किया है। कृपया प्रतिमानक से विषयन के कारण स्पष्ट करें। इस संदर्भ में, सीएचपीटी कंटेनरों की वास्तविक स्टेक ऊंचाई बताएं जो पिछले तीन वर्षों के दौरान सीएचपीटी में प्रचलित निजी टर्मिनलों पर प्रचलित है।	टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार 2.5 की औसत स्टेक ऊंचाई 300 मी० लम्बाई के मानक टर्मिनलों के लिए स्वीकार्य है, परंतु मेगा आकार के टर्मिनलों के लिए, जैसे एक 2 कि०मी० लम्बाई के साथ नियोजित किया जा रहा है, पोत का आकार जो टर्मिनल पर आएगा और प्रत्येक पोत का पार्सल आकार छोटे टर्मिनल के लिए मूल्यों की तुलना में बहुत ज्यादा है। इसलिए, 3 की उच्चतर औसत स्टेक ऊंचाई अंगीकृत की गई है जोकि अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनलों में अंगीकृत कार्यपद्धति के अनुसार है। इसलिए, अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में 3985800 टीईयू रूप में निर्धारित सर्वोत्तम यार्ड क्षमता तर्कसंगत है।
(iii).	सर्वोत्तम क्षमता पर प्रहस्तन के लिए सीएचपीटी कंटेनर मिश्रण अर्थात् विदेशी कंटेनर, पोतांतरण कंटेनर, तटीय कंटेनर और अन्य (अति आयामीय और जोखिमपूर्ण कंटेनर) भेजें। कंटेनरों की उपर्युक्त प्रत्येक श्रेणी के दौरान लदे हुए, खाली कंटेनरों और प्रशीतन कंटेनरों के रूप में ब्रेकअप भी भेजें।	ये ब्योरे टीएमपी को पहले ही भेजे जा चुके हैं और यह कार्य पत्रक में उपलब्ध है। तथापि, इसे पुनः भेजा जा रहा है।
III.	पूँजी लागत	
1.	(i). (क). प्रखंड लागत अनुमान (अनुबंध 6 (क)) सीएचपीटी ने प्रखंड लागत अनुमान में एमसीटी निर्माण के लिए (अनुबंध 6 क), बीओटी प्रचालक और पत्तन दोनों द्वारा, किए जाने वाले संपूर्ण कार्य के ब्योरे भेजें हैं। प्रखंड लागत अनुमान बीओटी प्रचालक और सीएचपीटी की अनुमानित पूँजी लागत का जोड़ है। उक्त प्रखंड लागत अनुमान में कुछ त्रुटियां देखी गई हैं। उदाहरण के लिए, बर्थ के निर्माण हेतु 60,000 मी००२ की मात्रा के लिए रु० 0.8280 मिलियन की इकाई दर लागू करते हुए इस कार्य मद के लिए लागत अनुमान अनुबंध 6 क में निर्दिष्ट रु० 4968 मिलियन के विपरीत रु० 49680 मिलियन परिगणित होता है। (मद सं. 1 का अवलोकन करें) इसी प्रकार, भूमि रिक्लेम करने के लिए 10800000 मी००३ की क्षमता पर रु० 0.0012 मिलियन की इकाई दर लागू करते हुए, लागत रु० 12960 मिलियन परिगणित होती है, जबकि उक्त अनुबंध 6	अनुबंध 6 (क) में, निर्दिष्ट दर मिलियनों में रुपयों के रूप में उल्लिखित है जोकि वास्तव में रुपये लाखों में हैं। यदि यह सही किया जाता है तो पिछले कॉलम में दर्शाई गई राशि सही है। इसी तरह, मद सं. 4 के सामने दर 0.00115 है और 1,80,00,000 मी००३ की मात्रा के लिए परिकलित मूल्य रु० 1242 मिलियन है। तथापि, अंतिम अंक को पूर्णांकित करने की दृष्टि से दर 0.00115 की बजाय 0.0012 दर्शाई गई है।

	क में रु0 1242.00 मिलियन दर्शाया गया है (मद सं. 3 देखें)। सभी गणनाओं की विस्तार से जाँच की जाए और प्रासंगिक अनुबंध उपयुक्ततः संशोधित करें।	
	(ख). प्रखंड लागत अनुमान - बीओटी कार्य (अनुबंध-6 ग) (i). चूंकि प्रस्तावित एमसीटी के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रस्ताव के वर्ष 2010 में कम समय के भीतर निपटान होने की उम्मीद है, इसलिए अपफ्रंट प्रशुल्क में वृद्धि वर्ष 2010 में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क के संदर्भ में वर्ष 2011 से लागू होगी। इसलिए, सीएचपीटी यह सुनिश्चित करे कि सिविल लागत के अनुमानन में सुविचारित इकाई दरें वर्ष 2009 के अंत में प्रचलित बाजार दरों के करीब हैं।	प्रशुल्क प्रस्ताव आरएफक्यू के समय बोलीदाताओं और बीपीपीएसी मेमो प्रस्तुत करते समय सरकार को पहले से दिए गए अनुमान के आधार पर भेजा गया था।
	(ii). सिविल निर्माण लागत की अन्य मदों नामतः सड़क सुविधाएं उपलब्ध करवाना, रेलवे सुविधाएं और अन्य अवसंरचना सुविधाएं, आदि के मामले में, सीएचपीटी ने एकमुश्त आधार पर लागत का अनुमान लगाया है। सीएचपीटी पुष्टि करे कि क्या एकमुश्त आधार पर लगाए गए अनुमान वर्ष 2009 में प्रचलित बाजार स्थिति दर्शाते हैं और बजटीय कोटेशनों की प्रति भेजें।	एकमुश्त प्रावधान 2009 में प्रचलित बाजार स्थिति दर्शाता है।
	(iii). सीएचपीटी "विशेष स्थापना प्रभार" के ब्योरे भेजे और इस संबंध में अनुमान का औचित्य बताएं।	"विशेष स्थापना प्रभार" कुल लागत के 0.25 प्रतिशत पर प्रदान किए गए हैं और चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा अंगीकृत प्रतिमानक है।
	(iv). "विशेष स्थापना प्रभारों (रु0 73.14 मिलियन) से कंटेनर प्रहस्तन हेतु सिविल लागत (रु0 11.00 मिलियन), बर्थ किराये के लिए सिविल लागत (रु0 36.00 मिलियन) और उपस्कर लागत (रु0 26.14 मिलियन) की कुल राशि के प्रभाजन के लिए आधार भेजें।	यह इन मदों की प्रत्येक मद की लागत के 0.25 प्रतिशत के आधार पर परिगणित किया गया है।
	(v). इसी प्रकार, सिविल लागत की कुल राशि के लगभग 5 प्रतिशत पर अनुमानित "आकस्मिकताएं और कार्य प्रभारित उपस्कर लागत" का औचित्य बताएं।	आकस्मिकता और कार्य प्रभारित विशेष स्थापना लागत चेन्नई पत्तन न्यास पर परियोजना कार्य के लिए सामान्यतः अंगीकृत प्रतिमानकों के अनुसार 5 प्रतिशत रूप में लिया गया है।
	(vi). सीएचपीटी रु0 4968 मिलियन की कुल राशि में से बर्थ निर्माण लागत के 25 प्रतिशत का कंटेनर प्रहस्तन में और बर्थ निर्माण लागत के 75 प्रतिशत का बर्थ किराये के प्रभाजन का आधार भेजें।	कंटेनर प्रहस्तन उपस्करों की पूंजी लागत की गणना के लिए, बर्थ लागत का केवल 25 प्रतिशत प्रभाजित किया गया है और शेष 75 प्रतिशत बर्थ किराये के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता के लिए प्रभाजित किया गया है। बर्थ के निर्माण संबंधी लागत को कंटेनर प्रहस्तन एवं जलयान की बर्थिंग दोनों के लिए सुविचारित किए जाने की जरूरत है। कंटेनर प्रहस्तन के प्रयोजन के लिए, केवल अपरन लागत पर विचार किया गया है, जोकि लगभग 25 प्रतिशत है।
2.	सिविल लागत (बर्थ) (i). (क). चैनल और हारबर बेसिन, कुछ अन्य कार्यों में से, का निकर्षण सीएचपीटी द्वारा किया जाना है। तथापि, प्रखंड लागत अनुमान में (अनुबंध 6 क) निकर्षण लागत बीओटी प्रचालक द्वारा भी हिस्सेदारी किए जाने की आवश्यकता होगी। परंतु निकर्षण की लागत बर्थ की पूंजी लागत के अनुमानों में सीएचपीटी द्वारा सुविचारित नहीं की गई है। स्थिति स्पष्ट करें। (ख). सीएचपीटी नोट करे कि बर्थ के समीप निकर्षण की लागत बर्थ किराये की गणना के लिए दोनों की पूंजी	यह स्पष्ट किया गया है कि संपूर्ण निकर्षण लागत केवल सीएचपीटी द्वारा वहन की जाएगी। तदनुसार, अनुबंध 6 (ख) में सीएचपीटी के हिस्से के अधीन संपूर्ण लागत को लेखा में लिया गया है। तथापि, डायग्राम वॉल के पीछे रिक्लमेशन के लिए इसी आंकड़े का प्रयोग करने के लिए मात्राएं अलग से विनिर्दिष्ट नहीं की गई हैं। इसलिए, निकर्षण की लागत बीओटी प्रचालक की लागत के अधीन लेखांकित नहीं किया गया है।

	लागत में सुविचारित किया जा सकता है, जैसाकि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।	
	(ग). यदि निकर्षण लागत का एक हिस्सा बीओटी प्रचालक द्वारा वहन किया जाता है, बर्थ के समीप निकर्षण के लिए, सीएचपीटी के लिए सुविचारित इकाई दर (रु० 0.0012 मिलियन प्रति मी०3) के दोगुना पर बीओटी प्रचालक के लिए निकर्षण की इकाई दर (रु० 0.0023 मिलियन प्रति मी०3) पर विचार करने का कारण औचित्य के साथ स्पष्ट करें (अनुबंध 6 क देखें)।	चूंकि निकर्षण लागत केवल सीएचपीटी द्वारा वहन किया जाता है, इसलिए यह नहीं उठता है।
3.	उपस्कर लागत:	
	(i). सीएचपीटी उपस्कर लागत के अनुमानन में सुविचारित इकाई दर के समर्थन में बजटीय कोटेशन भेजे। यह पुष्टि करें कि क्या लागू दरें और शुल्क अनुमानित इकाई लागत में शामिल किए गए हैं।	अनुमान में अंगीकृत दरों की संवीक्षा की गई है और वर्ष 2009 के अंत के दौरान वैध होगा। हालांकि मद विशेष के लिए बजटीय कोटेशन उपलब्ध नहीं हैं, परंतु अनुमान अन्य पत्तन परियोजना जैसे घाट क्रेनों, आरटीजी, आदि के लिए चेन्नई पत्तन में दूसरा कंटेनर टर्मिनल हाल ही में शुरू किया है के साथ इसके असोसिएशन के दौरान आईआईटी के अनुभव के आधार पर बृहत् रूप से लगाया गया है, और एन्नोर पत्तन पर बहुउद्देशीय बर्थ जोकि बर्थिंग ढांचे के लिए निर्माणाधीन है। उपस्कर की उच्च लागत पर विचार करते हुए मुख्य उपस्कर निर्माता बजटीय कोटेशन उपलब्ध करवाने के लिए अनुरोधों पर लिखित में प्रतिसाद नहीं देते हैं। तथापि, वर्तमान अनुमान में अंगीकृत दरों में लागू कर, वसूलियां शामिल हैं और प्रमुख अंतर्राष्ट्रीय उपस्कर उत्पाद निर्माताओं के साथ चर्चा के आधार पर निर्धारित किए गए थे। यह भी पुष्टि की गई है कि एलएस आधार पर आधारित अनुमान लागतें उपयुक्त हैं और 2009 के दौरान प्रचलित बाजार स्थिति दर्शाती है।
	(ii). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रतिमानक घाट, क्रेन (क्यूसी) के लिए तीन संख्या खंड टायर वाली गैन्ट्री क्रेनों (आरटीजी) का प्रावधान निर्धारित करते हैं। सीएचपीटी 20 क्यूसी का प्रावधान परिकल्पित करता है। उस मामले में, 60 आरटीजी अपेक्षित होंगे। उपस्कर लागत के अनुमानन में 60 आरटीजी के प्रतिमानक के विपरीत आरटीजी की कम संख्या (50) पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।	एक घाट क्रेन के लिए 3 आरटीजी क्रेन के दिशानिर्देश के आधार पर, मेगा कंटेनर टर्मिनल की आवश्यकता के लिए आरटीजी की 50 सं. पर्याप्त होगी।
	(iii). रेल माउंटेड गैन्ट्री क्रेन (आरएमजीसी) अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट मानक उपस्कर स्तर में निर्धारित कंटेनर प्रहरतन उपस्करों में से एक है। उपस्कर लागत के अनुमानन में आरएमजीसी पर विचार नहीं करने का कारण स्पष्ट करें।	आरएमक्यूसी मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए उपस्कर सूची में सुविचारित नहीं किया गया है क्योंकि चेन्नई पत्तन न्यास में प्रचालन में मौजूदा दोनों टर्मिनल आरएमजीसी इस्तेमाल नहीं कर रहे हैं और इसलिए मेगा कंटेनर टर्मिनल में आरएमजीसी परिकल्पित नहीं किया गया है।
	(iv). (क). अनुमानित उपस्कर लागत में पृथक मद के रूप में परिकल्पित कर्मशाला उपस्कर के ब्योरे सूचीबद्ध करें। (ख). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश कर्मशाला उपस्कर का प्रावधान परिकल्पित नहीं करते हैं। कर्मशाला उपस्कर का प्रस्तावित प्रावधान अनुमान में सुविचारित रु० 37.50 मिलियन की एकमुश्त राशि के लिए बजटीय कोटेशन द्वारा समर्थित औचित्य बताएं।	कर्मशाला उपस्कर के संबंध में, मेगा कंटेनर टर्मिनल में प्रस्तावित उपस्कर के मान पर विचार करते हुए, समय-समय पर और खराबी अनुसंधान के लिए क्रेनों और यार्ड उपस्करों की ऑन-साइट सर्विस के लिए कर्मशाला उपस्कर का प्रावधान किया गया है। इसलिए, उपस्कर लागत के 0.5 प्रतिशत से अनधिक का सामान्य प्रावधान अंगीकृत किया गया है।

4.	<p>प्रचालन लागत (कंटेनर) (अनुबंध - 10)</p> <p>(i). सीएचपीटी पुष्टि करे कि क्या बिजली और ईंधन लागत के अनुमानन में इसके द्वारा सुविचारित बिजली की प्रति इकाई दर (रु0 6.00) और ईंधन की प्रति लिटर दर (रु0 36.00) प्रचलित बाजार दरें हैं।</p>	यह प्रचलित बाजार दरों के अनुसार हैं।
	<p>(ii). सीएचपीटी ने अभियांत्रिक और बिजली उपस्करों के लिए अनुमानित आर एंड एम लागत के अलावा आईटी उपस्करों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण लागत (आर एंड एम लागत) पर विचार किया है। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश आईटी उपस्करों की आर एंड एम लागत के लिए प्रावधान नहीं करता है। सीएचपीटी आईटी प्रणाली लागत के 2 प्रतिशत पर अनुमानित आईआईटी उपस्करों के लिए आर एंड एम लागत का औचित्य बताएं।</p>	आईटी उपस्करों को अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर के हिस्से और पार्सल के रूप में सुविचारित किया जाना चाहिए और इस तरह, आर एंड एम लागत का 2 प्रतिशत आईटी उपस्करों के लिए भी लागू है। अनुबंध 10 में, दोनों को इकट्ठा दिखाने की बजाय इसे अलग-अलग दर्शाया गया है।
	<p>(iii). (क). बीमा लागत के अनुमानन में, सीएचपीटी ने रु0 17535 मिलियन की राशि पर विचार किया है जोकि अनुमानित सिविल लागत, उपस्कर लागत और आईटी प्रणाली लागत (अनुबंध 9 का अवलोकन करें) की राशि का जोड़ है। बीमा लागत के अनुमानों में पूंजी लागत की "अन्य लागत" (रु0 1719 मिलियन) की शेष मद को लेखा में नहीं लिए जाने का कारण स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). इसी तरह, अन्य व्ययों के अनुमानन में पूंजी लागत के "अन्य लागत" (रु0 1719 मिलियन) पर विचार नहीं करने के कारण स्पष्ट करें।</p>	"अन्य लागत" निर्माण चरण के दौरान वित्तपोषण लागत और ब्याज सहित सभी अन्य विविध लागत का प्रतिनिधित्व करती है। टीएएमपी द्वारा यथा निर्दिष्ट, इसे लेखा में लिया गया है। इसे लेखा में लेते हुए, लागत संशोधित की गई है और संशोधित मूल्य दिए गए हैं।
IV.	लाइसेंस शुल्क:	
	<p>(क). सीएचपीटी ने प्रचालक द्वारा सीएचपीटी को देय लाइसेंस शुल्क के अनुमानन के लिए खुले क्षेत्र हेतु लागू दर पर विचार किया है। इस संदर्भ में, यह देखना होगा कि बीओटी प्रचालक द्वारा अपनी लागत पर रिक्लेम किए जाने के लिए 90 हैक्टेयर क्षेत्र अपेक्षित है और रिक्लेम किए गए क्षेत्र के सुदृढीकरण पर और राशि खर्च करनी होगी। ऐसी स्थिति में, बीओटी प्रचालक की लागत पर भूमि के रिक्लेमेशन में शामिल लागत पर विचार करते हुए, रिक्लेम किए गए क्षेत्र के लिए उस लाइसेंस शुल्क के साथ खुले स्थान के लिए लागू लाइसेंस शुल्क छोड़ने के पीछे का आधार औचित्य के साथ स्पष्ट करें।</p>	एक बार क्षेत्र रिक्लेम किया जाता है और भूमि पतन की संपत्ति हो जाती है और इसलिए लाइसेंस शुल्क रिक्लेम कि गए क्षेत्र के लिए प्रभावी है। इसके मद्देनजर, खुले स्थान के लिए लागू लाइसेंस शुल्क पर विचार किया गया है।
	<p>(ख). 100 वर्ग मी0 के अथवा उसके भाग के लिए रु0 2606.00 प्रति केलेंडर माह अथवा उसका भाग पर लाइसेंस शुल्क के अनुमान के लिए सुविचारित खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क की बसूली के लिए सीएचपीटी के मौजूदा दरमान में प्रशुल्क मद उद्धरित करें।</p>	दरमान में अध्याय VI की मद 1 (क) मान 1 विविध प्रभार का अवलोकन करें और 2004 में जारी की गई नई भूमि नीति दिशानिर्देश के अनुसार वृद्धि लागू करने के बाद, दर निर्धारित की गई है। (सीएचपीटी ने विस्तृत गणनाएं भेजी हैं।)
V.	<p>प्रचालन लागत (बर्थ) (अनुबंध 13क)</p> <p>सीएचपीटी ने सिविल लागत के 3.38 पर मूल्यहास का अनुमान लगाया है। सिविल ढांचे के लिए कम्पनी अधिनियम में निर्धारित मूल्यहास पर 3.34 प्रतिशत है। अतः अनुमानित मूल्यहास की समीक्षा करें।</p>	मूल्यहास गणना केवल 3.34 प्रतिशत लेते हुए संशोधित की जाएगी और त्रुटि को शोधित किया गया है।
VI.	दरमान	
	क. कंटेनर प्रहरस्तन गतिविधि के लिए दरमान	
	<p>(i). सीएचपीटी द्वारा प्रेषित कंटेनर प्रहरस्तन गतिविधि के लिए दरमान की गणना हेतु गणना पत्रक में, यह देखा गया</p>	लद हुए और खाली बॉक्सों के अनुपात पर पहुंचने के लिए आधार बताया गया है। सीएचपीटी ने सीसीटीएल मूल्यों के

<p>है कि सीएचपीटी ने सीसीटीएल पर प्राप्त होने वाले कंटेनर मिश्रण का अनुमान लगाया है। तथापि, गणना पत्रक से यह प्रकट होता है कि बॉक्सों के तत्संबंधी आकारों (20', 40' 45') में लदे हुए और खाली बॉक्सों का अनुपात सीसीटीएल पर प्राप्त होने वाली स्थिति पर आधारित नहीं है। सीएचपीटी मानक कंटेनर टर्मिनल के बॉक्सों के तत्संबंधी आकारों में लदे हुए और खाली बॉक्सों के अनुपात के अंगीकरण के लिए आधार बताएं।</p>	<p>आधार पर कंटेनरों के विभिन्न प्रकारों की प्रतिशत हिस्सेदारी संशोधित की है।</p>
<p>(ii). सीएचपीटी ने प्रस्तावित मानक कंटेनर टर्मिनल के लिए दरमान तैयार करने के लिए आधार रूप में सीसीटीएल के मौजूदा दरमान को लिया है। कार्यवाही में, सीएचपीटी ने सीसीटीएल में मौजूद मदवार दरों को समूहित किया है और तदनुसार मसौदा दरमान प्रस्तावित किया है। संयोगवश, सीसीटीएल में कंटेनर प्रहस्तन गतिविधियों के लिए कुछ प्रशुल्क मर्दे डॉलर मूल्यवर्गित दरें हैं। इस संदर्भ में, सीसीटीएल के मौजूदा दरमान में प्रशुल्क मद का संदर्भ देते हुए सीसीटीएल में मौजूदा दरों पर मानक कंटेनर टर्मिनल की अनुमानित क्षमता के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) के निर्धारण के लिए सीएचपीटी सभी प्रकार के कंटेनरों जैसे सामान्य प्रशीतन, जोखिमपूर्ण, ओओडी, पोतांतरण और रेस्टो के लिए सुविचारित दरों के लिए ब्रेकअप भेजें। सीसीटीएल के मौजूदा दरमान में भारतीय रुपयों में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क के परिवर्तन के लिए सुविचारित विनिमय दर भी भेजें।</p>	<p>सीएचपीटी ने ब्योरे भेजे हैं।</p>
<p>(iii). सीएचपीटी ने विदेशी और तटीय श्रेणियों के अधीन कंटेनर मिश्रण नहीं भेजा है, जिसे भेजा जाए।</p>	<p>सीएचपीटी द्वारा प्रेषित ब्योरों के अनुसार, केवल 20' कंटेनर कुल यातायात के 4.20 प्रतिशत पर केवल 20' कंटेनर पाए गए हैं।</p>
<p>(iv). सीएचपीटी ने तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए रियायती दरों का प्रस्ताव किया है। कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) विदेशी और तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन से वसूल किया जाता है। ऐसी स्थिति में, तटीय कंटेनरों के लिए रियायती दर तटीय कंटेनरों की अनुमानित मात्रा के लिए हिस्से पर विचार करते हुए और विदेशी कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर में उपयुक्त समायोजन करते हुए निर्धारित की जानी चाहिए। तदनुसार, सीएचपीटी कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए दरमान की गणना के लिए इसके द्वारा प्रेषित गणना पत्रक में संशोधन करे और तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन से वसूली योग्य आय लेते हुए भेजें।</p>	<p>सीएचपीटी ने ब्योरे भेजे हैं। इसने 20' तटीय कंटेनरों के प्रहस्तन से वसूली योग्य आय ली है।</p>
<p>(v). यार्ड में कंटेनर प्रहस्तन से होने वाली आय की गणना के संदर्भ में, सीएचपीटी निम्नलिखित के लिए आधार प्रेषित करे:-</p>	
<p>(क). कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमत: कंटेनरों की आवाजाही गतिविधि के लिए क्रमशः 20' और 40' कंटेनर के 0.4 प्रतिशत और 0.3 प्रतिशत पर मात्रा।</p>	<p>सीएचपीटी ने आधार भेजा है।</p>
<p>(ख). कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमत: कंटेनरों के संचलन की गतिविधि के लिए क्रमशः 20' और 40' कंटेनर के 0.5 प्रतिशत और 0.4 प्रतिशत पर मात्रा।</p>	
<p>ख. भंडारण प्रभारों के लिए दरमान</p>	

	(i). सीएचपीटी ने इस आधार पर कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन के लिए परिगणित बहुकरण कारक को लागू करने के साथ सीसीटीएल में यथा प्राप्त निःशुल्क विराम समय व्यवस्थित करते हुए सीसीटीएल के मौजूदा दरमान में निर्धारित भंडारण प्रभारों की दरें अंगीकृत की हैं कि विभिन्न प्रकार के कंटेनरों के लिए विराम समय की वर्तमान स्थिति सीसीटीएल से उपलब्ध नहीं हुई है। इस संदर्भ में, सीएचपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-	
	(क). दरमान की गणना के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रेषित गणना पत्रक कंटेनर यार्ड में और घाट में कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से होने वाली आय के संदर्भ में है। सीएचपीटी द्वारा विपणित 0.70993 का दोहरीकरण कारक भी कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि (कुल अनुमानित एआरआर का 90 प्रतिशत) से अनुमानित एपीआर ओर 3930770 टीईयू की अनुमानित सर्वोत्तम क्षमता के लिए सीसीटीएल दर पर प्रहस्तन के बीच अनुपात है। संक्षेप में, गणनाएं सीसीटीएल पर प्राप्त होने वाली भंडारण दर पर भंडारण आय अथवा भंडारण प्रभारों से रु0 542 मिलियन के अनुमानित एआरआर में से किसी में भी नहीं ली गई है। ऐसी स्थिति में, कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभारों के निर्धारण के लिए सीसीटीएल पर यथा प्राप्त वर्तमान भंडारण दरों पर दोहरीकरण कारक लागू करना सही प्रतीत नहीं होता है।	भंडारण पर भंडारण आय की गणना के लिए, सीसीटीएल द्वारा अंगीकृत दर पर विचार किया गया है। विभिन्न प्रकार के कंटेनरों (आयात और निर्यात दोनों) के विराम समय पर आंकड़े सीसीटीएल से प्राप्त नहीं हुए हैं जिसे प्रस्ताव में स्पष्ट किया गया है। उनके दरमान में सीसीटीएल का भंडारण प्रभार कंटेनर यार्ड में भंडारित विभिन्न कंटेनरों के विराम समय पर आधारित है और इसलिए सीसीटीएल टर्मिनल में प्रचलित वास्तविक स्थिति दर्शाता है। राजस्व वसूली भंडारण से 7 प्रतिशत और वह कंटेनर प्रहस्तन से 90 प्रतिशत है। इसलिए, जब कंटेनर प्रहस्तन राजस्व की गणना करने के लिए वर्तमान सीसीटीएल प्रशुल्क को लेखा में लिया जाता है और दोहरीकरण कारक पर पहुंच जाता है तो यही दोहरीकरण कारक भंडारण राजस्व पर पहुंचने के लिए प्रयोग किया जा सकता है। इस आधार पर, सीसीटीएल के भंडारण प्रभार के लिए दरमान पर पहुंचने के लिए इसी दोहरीकरण कारक द्वारा संशोधित किए गए हैं।
	(ख). यह दर्शाने के लिए विस्तृत गणना कि कंटेनरों की विभिन्न श्रेणियों के लिए मर्यादा दरमान में प्रस्तावित भंडारण प्रभारों पर राजस्व प्रेषित किए जाने वाले भंडारण सेवा से अनुमानित रु0 542 मिलियन के एआरआर से मेल खाएगा। गणना में परिकल्पित कंटेनरों की प्रत्येक श्रेणी के लिए प्रत्येक समय स्लॉट में संभावित यातायात प्रतिशत में कमी ऐसे अनुमान के लिए आधार स्पष्ट करते हुए निर्दिष्ट करें।	तटीय कंटेनरों को लेखा में लेते हुए गणना पत्रक संशोधित किया गया है। सीसीटीएल से प्राप्त किए गए व्योरो के अनुसार, केवल 20 फीट कंटेनर तटीय कंटेनर यातायात में पाए गए हैं और इस मात्रा पर विचार किया गया है। दरें प्रचलित स्थानीय परिस्थितियों पर विचार करते हुए अनुमान पर आधारित है।
	(ii). भंडारण प्रभारों के निर्धारण के लिए भारतीय रुपयों में सीसीटीएल दरमान पर प्राप्त डॉलर मूल्यवर्गित भंडारण प्रभारों के परिवर्तन के लिए सुविचारित विनिमय दर बताएं।	सीसीटीएल दरमान से प्राप्त डॉलर के परिवर्तन के लिए विचार हेतु विनिमय दर रु0 46.10 प्रति डॉलर (22-01-2010 को) है।
	ग. विविध प्रभारों के लिए दरमान	
	भंडारण प्रभारों के लिए दरमान तैयार करने के लिए सीएचपीटी द्वारा अनुसरित कार्यपद्धति के मामले में हमारे द्वारा स्पष्ट स्थिति सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित विविध सेवाओं के लिए दरमान के संदर्भ में समान रूप से सत्य है। इसलिए, सीएचपीटी यह दर्शाने के लिए विस्तृत गणना भेजें कि ऑफर किए जाने के लिए प्रस्तावित विविध सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व विविध सेवाओं से रु0 232 मिलियन के अनुमानित एआरआर से मेल खाएगा।	चूंकि विविध प्रभार केवल 3 प्रतिशत पर सुविचारित किए गए हैं, इसलिए विस्तृत गणनाएं नहीं की गई थी क्योंकि इस स्थिति में अनुमान लगाने के लिए इस प्रकार की सेवाएं मुश्किल हैं।
	घ. शर्तें	
	सीएचपीटी महापत्तन न्यासों में अन्य कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनलों के दरमान में यथा उपलब्ध, तटीय रियायत, विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज, आदि से संबंधित शर्तें शामिल करें।	दरमान में निम्नलिखित शर्तें शामिल की गई हैं: (क). तटीय रियायत: तटीय कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार

		<p>सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत पर परिगणित किए गए हैं।</p> <p>(ख). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:</p> <p>(i). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।</p> <p>(ii). दंडात्मक ब्याज की दर 14.25 प्रतिशत वार्षिक होगी। चुनी गई दंडात्मक दर प्रचालक और अन्य पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।</p> <p>(iii). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिने जाएंगे।</p> <p>(iv). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां इस दरमान में प्रभारों का भुगतान अग्रिम रूप में निर्धारित किया गया है।</p>
VII.	बर्थ किराये की गणना:	
	(i). अपफ्रंट बर्थ किराये के लिए गणना में लिए गए प्रत्येक पोत प्रकार के लिए सुविचारित औसत जीआरटी के लिए आधार बताएं।	औसत जीआरटी अनुबंध 13ग में दिया गया है। (तथापि, औसत जीआरटी के लिए आधार नहीं भेजा गया है)
	(ii). पुष्टि करें कि प्रतिवेदित अपफ्रंट बर्थ किराये की गणना में परिकल्पित पोत का औसत पार्सला आकर वर्तमान रुझान और कंटेनर शिपिंग में संभावित प्रौद्योगिक विकास पर आधारित है।	टीएएमपी की टिप्पणी में विनिर्दिष्ट आवश्यकताओं के अनुसार ब्यौरों की पुष्टि की गई है।
	(iii). पुष्टि करें कि तैनाती-योग्य आरएमक्यूसी की संख्या सर्वोत्तम साध्य स्तर पर सुविचारित की गई है।	
	(iv). बर्थ किराया प्रभारों की गणना में निर्दिष्ट प्रचालनों के घंटों की संख्या के लिए गणनाएं भेजें।	(प्रचालन के घंटों की संख्या के लिए गणनाएं सीएचपीटी द्वारा प्रेषित गणना पत्रक में उपलब्ध नहीं हैं)
	(v). प्रत्येक पोत प्रकार के लिए प्रचालन के घंटों की संख्या जीआरटी की गणना के लिए प्रत्येक पोत प्रकार हेतु 3 घंटों के संवर्धन द्वारा मापा गया है। 3 घंटों के संवर्धन के कारण औचित्य के साथ स्पष्ट करें। प्रत्येक पोत प्रकार के लिए जीआरटी घंटों से विपथन में त्रुटियां प्रकट होती हैं जिसे शोधित किया जाए।	3 घंटे निम्न कारणों से समय व्यर्थ के लिए जोड़े गए हैं:— (क). प्रचालन की शुरुआत पर बर्थ में पोत की बर्थिंग। (ख). प्रचालन पूरा करना और पोत की पुनः बर्थिंग करना।
	(vi). (क). सीएचपीटी ने तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभारों का प्रस्ताव नहीं किया है। पत्तन ने भी विदेशी और तटीय श्रेणियों के अधीन पोत मिश्रण नहीं भेजा है। कृपया प्रेषित करें।	सीएचपीटी ने बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए दरमान सहित मसौदा दरमान भेजा है।

	<p>(ख). विदेशगामी पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभारों के 60 प्रतिशत पर तटीय पोतों के लिए रियायती बर्थ किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए सरकारी निदेश द्वारा प्राधिकरण को अधिकार दिया गया है।</p> <p>बर्थ किराया प्रभारों से वर्तमान एआरआर विदेशी और तटीय पोतों के प्रहस्तन से वसूल किया जाता है। ऐसी स्थिति में, तटीय पोतों के लिए रियायती दर तटीय पोतों के अनुमानित यातायात की हिस्सेदारी और विदेशी कार्गो प्रहस्तन के लिए दर में उपयुक्त समायोजन पर विचार करते हुए निर्धारित की जानी चाहिए।</p>	
	<p>(vii). सीएचपीटी द्वारा प्रेषित मसौदा दरमान में बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए दरमान शामिल नहीं किया गया है। सीएचपीटी विदेशी और तटीय श्रेणी दोनों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए मसौदा दरमान में पृथक अनुसूची शामिल करें। जेएनपीटी और एनएमपीटी में इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत कंटेनर प्रहस्तन के लिए अन्य अपफ्रंट मामलों में दरमान में यथा उपलब्ध, बर्थ किराया प्रभारों की वसूली से संबंधित शर्तें भी शामिल की जानी चाहिए।</p>	दरमान संलग्न किया गया है।

5. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 11 जनवरी 2010 को चेन्नई में सीएचपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव पर पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था और उपयोक्ताओं तथा संभावी बोलीदाताओं द्वारा की गई मुख्य टिप्पणियों को भी छुआ गया था। संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों और संभावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.1. सीएचपीटी ने बताया है कि अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण उपलब्ध करवाते समय अपने प्रतिसाद में सीएचपीटी द्वारा निर्दिष्ट सभी बदलावों को लेखा में लेते हुए, सीएचपीटी ने विचार के लिए संयुक्त सुनवाई के बाद संशोधित प्रस्ताव दिनांक 4 फरवरी 2010 को भेजा है। इसके मूल प्रस्ताव की तुलना में संशोधित प्रस्ताव में देखे गए संशोधन नीचे दिए गए हैं:-

(रु० करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	नवम्बर 2009 का मूल प्रस्ताव	फरवरी 2010 का संशोधित प्रस्ताव
1.	क्षमता (टीईयू में)	3930770	3930770
2.	पूँजी लागत	3331.41	3331.11
3.	टर्मिनल की प्रचालन लागत	466.90	503.00
4.	टारओसीई 16%	308.10	308.10
	कंटेनर प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा	775.00	811.00
5.	कंटेनर प्रहस्तन के लिए राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन		
	(क). कंटेनर प्रहस्तन प्रभार	697.50	729.90
	(ख). भूमि किराया प्रभार	54.30	56.80
	(ग). विविध प्रभार	23.20	24.30
	कुल राजस्व अपेक्षा	775.00	811.00
6.	सीसीटीएल के दरमान से मानक टर्मिनल के लिए दरमान में विपथन के लिए शोधन कारक	0.70993	0.86405
7.	(क). बीमा और बर्थ के मूल्यहास सहित प्रचालन और अनुरक्षण लागत	75.642	75.080
	(ख). बर्थ किराये से राजस्व अपेक्षा		
	(i). प्रचालन और अनुरक्षण लागत	75.642	75.080
	(ii). आरओसीई	224.957	224.960
		300.599	300.040

6.2. तत्पश्चात्, सीएचपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 22 फरवरी 2010 और 23 फरवरी 2010 द्वारा तटीय पोतों के लिए जीआरटी घंटों की अनुमानन से संशोधित की हैं और सेवाओं के समूह में सांख्यिकी त्रुटियां शोधित की गई हैं। अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 4 फरवरी 2010 में, सीएचपीटी ने एआरआर के 100 प्रतिशत की सीसीटीएल दरों पर निर्धारित प्रहस्तन आय से तुलना की है, जोकि प्रहस्तन, भंडारण और विविध प्रभार का जोड़ है और 0.86405 का शोधन कारक परिगणित किया गया है। एआरआर का केवल 90 प्रतिशत सीसीटीएल दरों पर प्रहस्तन आय से तुलना किए जाने के लिए अपेक्षित है। अगले संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 फरवरी 2010 में, सीएचपीटी ने सीसीटीएल दरों को लागू करते हुए अनुमानित प्रहस्तन आय से एआरआर के 90 प्रतिशत से तुलना करते हुए 0.69241 का शोधन कारक परिगणित किया है।

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). यह प्रस्ताव चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में पीपीपी मोड के अधीन विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु है।

फरवरी 2008 के महापत्तन न्यासों पर पीपीपी परियोजनाओं हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं अगले पांच वर्षों के दौरान सीएचपीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों के लिए बोली लगाए जाने वाली सभी परियोजनाओं पर लागू होंगी। सीएचपीटी ने इस स्थिति को स्वीकार किया है।

- (ii). संयुक्त सुनवाई के बाद, सीएचपीटी ने कुछ संशोधन किए हैं जोकि प्राथमिक रूप से पत्तन द्वारा अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के समय यथा स्पष्ट इसके मूल प्रस्ताव दिनांक 12 नवम्बर 2009 में कमियों को दूर करने के लिए है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ सीएचपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित गणना पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iii). यह स्वीकार करना होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में जरूरी नहीं कि परियोजना पैरामीटरों का अनुसरण करने की जरूरत नहीं है परंतु कुछ पूर्व-निर्णीत मानकों और प्रतिमानकों पर आधारित है। जेएनपीटी में, अपफ्रंट प्रशुल्क 1000 मीटर घाट लम्बाई के लिए मानक टर्मिनल विशेषता पर विचार करते हुए निर्धारित किया गया था। इस मामले में, सीएचपीटी के परामर्शदाताओं ने दोनों विकल्पों अर्थात् 1000 मीटर की मानक विशेषता और परियोजना विशिष्ट पैरामीटरों का सुझाव दिया था। पत्तन ने प्रशुल्क प्रस्ताव के आधार के लिए दूसरा विकल्प अंगीकृत करने का चुनाव किया है। तथापि, इसके चयन के लिए पत्तन द्वारा दिए गए कारण व्यर्थ हैं। किन्तु यह स्वीकार करना होगा कि इस परियोजना में न केवल कंटेनर टर्मिनल का विकास शामिल है अपितु ब्रेकवॉटर का निर्माण भी शामिल है, जिसकी लागत 1000 मीटर के मानक टर्मिनल में कृत्रिम रूप से प्रभावित की जा सकती है। चूंकि ब्रेकवॉटर 2000 मीटर के टर्मिनल को कवर करने के लिए तैयार किया बताया गया है, इसलिए इस विश्लेषण में उससे संबंधित पैरामीटरों को लेखा में लिया गया है।
- (iv). बीओटी प्रचालक से अपेक्षा की जाती है कि ₹ 963.00 करोड़ की अनुमानित राशि पर दो ब्रेकवॉटर के निर्माण की लागत वहन करें और बर्थ किराये की वसूली के माध्यम से यह लागत वसूल करें।

पत्तन देयताओं की वसूली के लिए दरें सीएचपीटी के मौजूदा दरमान में पहले ही निर्धारित की गई हैं जोकि सीएचपीटी में आने वाले सभी पोतों पर सीएचपीटी द्वारा प्रभार्य है। चूंकि प्रस्तावित मेगा कंटेनर टर्मिनल पर आने वाले पोतों को बर्थ किराये के माध्यम से नए ब्रेकवॉटर की लागत वहन करनी होगी और सीएचपीटी के वर्तमान ब्रेकवॉटरों का उपयोग नहीं कर सकेगा, इसलिए यह मामला इन पोतों पर सीएचपीटी द्वारा प्रभार्य पृथक पत्तन देयताएं निर्धारित करने के लिए है। तथापि, यह मुद्दा सीएचपीटी के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय प्रासंगिक है। यह मुद्दा अब उठाया गया है ताकि सीएचपीटी इस पहलू को ध्यान में रख सके और उपयुक्त समय पर उपयुक्त प्रस्ताव तैयार कर सके।

- (v). सीएचपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव सामान्यतः अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए जारी किए गए दिशानिर्देशों का अनुपालन करता है। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित दिशानिर्देशों से विषयनों पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:-
- (vi). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता
- (क). सर्वोत्तम घाट क्षमता

प्रत्येक 100 मीटर की घाट लम्बाई के लिए एक घाट क्रेन के आधार पर 20 घाट क्रेनों पर विचार करते हुए और 25 फेरे प्रति घंटा की दर से घाट क्रेन की उत्पादकता के लिए प्रतिमानक लागू करते हुए, टीईयू से बॉक्स अनुपात, अपफ्रंट दिशानिर्देशों में सर्वोत्तम घाट क्षमता के निर्धारण के लिए सूत्र में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार एक वर्ष में कार्य दिवसों की संख्या, सीएचपीटी ने 3985800 टीईयू की घाट क्षमता निर्धारित की है।

(ख). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता

(i). भूमि स्लॉट

90 हैक्टेयर क्षेत्र रिक्लेम करने और टर्मिनल को आवंटित करने के लिए प्रस्तावित किया गया है। सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि 2000 मीटर की घाट लम्बाई के लिए 90 हैक्टेयर क्षेत्र अंतर्राष्ट्रीय मानकों की पुष्टि करता है। बताया गया है कि यह घाट लम्बाई के लगभग 400 मीटर प्रति मीटर के बैकअप क्षेत्र की गहराई की आवश्यकता पर आधारित है। सीएचपीटी ने सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की गणना में 70 हैक्टेयर क्षेत्र स्टेकयार्ड क्षेत्र के रूप में और शेष 20 हैक्टेयर क्षेत्र अनुषंगी सेवाओं जैसे गेट कॉम्पलेक्स, प्रशासनिक भवन, उप केन्द्र, उपयोगिताएं, अग्नि शामक आदि के लिए चिह्नित किया गया है।

(ii). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 720 टीईयू प्रति हैक्टेयर पर भूमि स्लॉटों के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। सीएचपीटी ने अपने मानक कंटेनर टर्मिनल के लिए यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए जेएनपीटी के मामले में सुविचारित संशोधन का अनुसरण करते हुए 286 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों पर विचार करते हुए 3930770 टीईयू की सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का अनुमान लगाया है, जिसका अपफ्रंट प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा आदेश दिनांक 25 फरवरी 2009 द्वारा निर्णीत किया गया था।

जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में, हालांकि 286 टीईयू प्रति हैक्टेयर भूमि स्लॉट गणना में दर्शाया गया था, इसने परिणाम को ज्यादा प्रभावित नहीं किया था क्योंकि उस मामले में घाट क्षमता सीमित कारक के रूप में रह गया था।

आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के मामले में, 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉट सुविचारित किए गए थे जोकि कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर, कंटेनरों के बीच स्थान, आदि के संचलन के लिए अपेक्षित अतिरिक्त क्षेत्र और कंटेनर द्वारा अभिग्रहीत क्षेत्र के संदर्भ में एनएमपीटी के विश्लेषण पर आधारित था।

जैसाकि एनएमपीटी द्वारा औचित्य दिया गया था कि 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर सुरक्षित तरीके से व्यवस्थित किया जा सकता है, वर्तमान मामले में भी 360 टीईयू प्रति हैक्टेयर के भूमि स्लॉटों की उसी संख्या पर विचार किया गया है।

(iii). औसत स्टेक ऊंचाई

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2.5 की औसत स्टेक ऊंचाई निर्दिष्ट करें। सीएचपीटी ने 3 की औसत स्टेक ऊंचाई प्रस्तावित की है और डीपी वर्ल्ड ने 2.5 औसत स्टेक ऊंचाई बनाए रखने पर जोर दिया है। पूछे गए एक सवाल पर, सीएचपीटी ने स्पष्ट करने की मांग की है कि टर्मिनल में आने वाले संभावित पोतों के प्रत्येक का पार्सल आकार और पोतों का आकार छोटे टर्मिनलों की तुलना में बहुत ज्यादा होगा और 3 की औसत स्टेक ऊंचाई अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनलों में अंगीकृत पद्धति बताई गई है। सीएचपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के आधार पर, औसत स्टेक ऊंचाई 3 पर विचार किया गया है। संयोगवश, कुछ मौजूदा कंटेनर टर्मिनल 3 से अधिक की स्टेकिंग ऊंचाई अर्जित कर चुके हैं।

(iv). उपर्युक्त भूमि स्लॉटों और औसत स्टेक ऊंचाई में विपथन के संदर्भ में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को इजाजत देता है कि पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को मद्देनजर रखते हुए, संबद्ध पत्तन न्यास द्वारा भेजे गए औचित्य के आधार पर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन कर सकता है।

(v). औसत विराम समय

अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्यात कंटेनरों के लिए 4 दिन और आयात कंटेनरों के लिए 2 दिन का औसत विराम समय विनिर्दिष्ट करते हैं। सीसीटीएल में प्राप्त और सीएचपीटी द्वारा सुविचारित कंटेनरों की हिस्सेदारी के अनुसार, आयात निर्यात अनुमान क्रमशः लगभग 51.40 प्रतिशत और 48.60 प्रतिशत परिगणित होता है। उस मामले में, भारत औसत विराम समय लगभग 3.02 होगा जोकि सीएचपीटी द्वारा सुविचारित औसत विराम समय 3 के विपरीत है।

(vi). दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र के आधार पर यार्ड क्षमता और भूमि स्लॉटों के संशोधित प्रतिमानकों के अधीन और औसत स्टेक ऊंचाई, जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता के 3960770 टीईयू के अनुमानों की तुलना में 4952769 टीईयू परिगणित होती है।

(ग). दिशानिर्देशों के अनुसार, मानक कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता सर्वोत्तम घाट और यार्ड क्षमताओं के निम्नतर होने की वजह से, 3960770 टीईयू द्वारा अनुमानित सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता के विपरीत 3985800 प्रतिवर्ष पर विचार किया है।

(vii). पूंजी लागत

प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल की कुल पूंजी लागत ₹0 3331.11 करोड़ अनुमानित की गई है जिसमें से ₹0 1405.72 करोड़ बर्थिंग गतिविधि को आबंटनीय है और ₹0 1925.39 करोड़ कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए अनुमानित किया गया है जैसाकि नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(क). बर्थिंग गतिविधि:

बर्थ किराये की गणना के लिए प्रतिमानक कंटेनर टर्मिनलों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों में विशेष रूप से शामिल किया गया है। यह प्राधिकरण सरकार को पहले ही सिफारिश कर चुका है कि इस श्रेणी के लिए भी दिशानिर्देशों में लौह अयस्क, कोयला, बहुउद्देशीय कार्गो और लिक्विड बल्क प्रहस्तन बर्थों के लिए यही कार्यपद्धति अपनाई जाए। उपर्युक्त टर्मिनलों के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार, बर्थिंग गतिविधि के अधीन पूंजी लागत में पत्तन न्यास द्वारा अनुमानों के अनुसार बर्थ के समीप किए गए निकर्षण, यदि कोई हो, की लागत और बर्थ के निर्माण की लागत शामिल है।

बर्थ किराया सेवाओं के लिए कुल पूंजी लागत ₹0 1405.72 करोड़ अनुमानित की गई है जिसमें बर्थ के निर्माण की 75 प्रतिशत लागत संबंधी 372.60 करोड़, दो ब्रेकवॉटरों के निर्माण संबंधी ₹0 963.00 करोड़, ₹0 372.60 करोड़ की अनुमानित राशि के 0.25 प्रतिशत पर विशेष स्थापना प्रभार संबंधी ₹0 3.34 करोड़ और बर्थ निर्माण लागत तथा ब्रेकवॉटर लागत संबंधी ₹0 963.00 करोड़ शामिल है।

सीएचपीटी ने बर्थिंग सेवाओं के अधीन बर्थ के निर्माण की लागत के 75 प्रतिशत पर विचार किया है और अवशिष्ट 25 प्रतिशत कंटेनर प्रहस्तन सुविधाओं के लिए सुविचारित किया गया है। सीएचपीटी द्वारा किए गए दो विभिन्न शीर्षों में पूंजी व्यय का आबंटन बर्थ के होरिजेन्टल तल रूप में सुविचारित किया गया है जो कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रासंगिक होगा।

जैसाकि पहले बताया गया है, दो ब्रेकवॉटरों के निर्माण की लागत बीओटी प्रचालक की वजह से है। बर्थिंग गतिविधि में ब्रेकवॉटर संबंधी व्ययों को लेखा में लेने की यह सामान्य पद्धति नहीं है। इसके अलावा, अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बर्थ किराये के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु ब्रेकवॉटर के निर्माण की लागत को नहीं लेते हैं। इस संबंध में एक संदर्भ इस मामले पर सलाह, यदि कोई हो, के लिए सरकार को भेजा गया था। इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक सरकार की ओर से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ था। तथापि, यह विदित है कि सरकार इस परियोजना को पहले ही मंजूर कर चुकी है। चूंकि व्यय बीओटी प्रचालक द्वारा किया जाना है और बर्थ किराया इस मामले में एकमात्र पोट

संबंधित सेवा है, इसलिए बर्थ किराये के अधीन ब्रेकवॉटर व्ययों को व्यवस्थित करने के अलावा कोई दूसरा विकल्प नहीं है।

इसलिए, बीओटी प्रचालक द्वारा वसूली—योग्य बर्थ किराये की वसूली से अनुमानित एआरआर में अनुरक्षण के साथ-साथ दो ब्रेक वॉटरों के निर्माण पर ₹ 963 करोड़ के अनुमानित पूंजी व्यय पर प्रतिलाभ भी शामिल है। सीएचपीटी ने बताया है कि दोनों ब्रेक वॉटरों पर कार्गो प्रहस्तन को बिना प्रभावित किए कोई गैर-प्रतिस्पर्धी सुविधाएं विकसित करने का अधिकार है। उस मामले में, दो ब्रेकवॉटरों का लाभ भविष्य में नई सुविधा पर आने वाले पोत पर प्रोद्भूत होगा, और, ऐसे लाभ उस सुविधा से संबंधित किसी अतिरिक्त निवेश के बिना होंगे।

यदि नए ब्रेक वॉटर के भीतर बाद में कोई सुविधा लाई जाती है तो मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित बर्थ किराये की समीक्षा किए जाने की जरूरत होगी, क्योंकि ब्रेकवॉटर की संपूर्ण लागत के लिए है। नई सुविधा के लिए प्रशुल्क ब्रेकवॉटरकी आबंटनीय लागत को विधिवत् प्रभावित करते हुए निर्धारित किया जाना चाहिए और मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए बर्थ किराया अब यथा निर्धारित बर्थिंग से वार्षिक राजस्व अपेक्षा करते हुए संशोधित किया जाएगा। इसके लिए मेगा कंटेनर टर्मिनल के प्रचालक को नई सुविधा के प्रचालक द्वारा आबंटनीय लागत की प्रतिपूर्ति के लिए सीएचपीटी को एक सही कार्यपद्धति बनाए जाने की आवश्यकता होगी। सीएचपीटी बाद की तारीख में बर्थ किराया दरों की समीक्षा के लिए मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए लाइसेंस करार में सही शर्त और संदर्भित ब्रेकवॉटर, यदि और जब विकसित किया जाएगा, के भीतर नई सुविधा के लिए लाइसेंस देने में शर्त शामिल करना भी सुनिश्चित करें।

(ख). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि:

(i). कंटेनर प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अनुमानित सिविल लागत में सड़क सुविधाएं, रेलवे सुविधाएं और एकमुश्त आधार पर अन्य अवसंरचना सुविधाएं उपलब्ध करवाने के लिए अनुमान शामिल हैं। पत्तन से अनुमानों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजने के लिए कहा गया था। तथापि, कोई प्रमाण नहीं भेजा गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि एकमुश्त प्रावधान 2009 में प्रचलित बाजार स्थिति दर्शाता है। सीएचपीटी द्वारा यथा अनुमानित एकमुश्त प्रावधानों पर विश्वास किया गया है, जैसाकि दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।

सिविल कार्यों जैसे बर्थ का निर्माण, रिक्लमेशन, रिक्लेम किए गए क्षेत्र का सुदृढीकरण, अन्य अवसंरचना सुविधाएं उपलब्ध करवाना की अन्य पूंजी लागत के संदर्भ में, डीपी वर्ल्ड ने कुछ मदों जैसे विस्तृत डिजाइन और सर्वेक्षण की लागत, पर्यवेक्षण की लागत, रिक्लेम किए गए क्षेत्र का सुदृढीकरण और अन्य अवसंरचना सुविधाओं की लागत, आदि पर अपर्याप्तता के बारे में रिजर्वेशन अभिव्यक्त की है। सीएचपीटी ने आईआईटी-मद्रास के अनुमानों पर विश्वास किया है जोकि उनके द्वारा तैयार किए गए डिजाइन और विस्तृत परियोजना रिपोर्ट पर आधारित बताया गया है। दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि सिविल लागत संबद्ध पत्तन न्यास द्वारा यथा अनुमानित होगी। सीएचपीटी द्वारा यथा अनुमानित सिविल लागत के अनुमानों पर इस कार्यवाही में विचार किया गया है।

(ii). सीएचपीटी द्वारा सुविचारित घाट क्रेनों, रीच-स्टेकरों और ट्रैक्टर-ट्रेलरों की संख्या दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर के अनुसार है।

प्रतिमानक प्रत्येक घाट क्रेन के लिए तीन आरटीजीसी निर्धारित करता है। ऐसी स्थिति में, आरटीजीसी की अपेक्षित संख्या 20 घाट क्रेनों के लिए 60 होगी जबकि सीएचपीटी ने 50 आरटीजीएस पर विचार किया है। कुछ बोलीदाताओं ने भी इस स्थिति पर बिन्दु उठाए थे। बताया गया है कि ये अनुमान बृहत्तः पत्तन परियोजनाओं जैसे सीएचपीटी में दूसरे कंटेनर टर्मिनल और एन्नोर पत्तन में बहुउद्देशीय बर्थ के साथ इसके असोसिएशन के दौरान आईआईटी-मद्रास के अनुभव पर आधारित है।

मानक कंटेनर टर्मिनल के लिए उपस्कर के मानक स्तर में आरएमजीसी शामिल है। सीएचपीटी, जहां आरएमजीसी का उपयोग नहीं किया जाता है, में मौजूदा कंटेनर टर्मिनलों पर प्राप्त

स्थिति के आधार पर, सीएचपीटी ने प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल के लिए आरएमजीसी परिकल्पित नहीं किया है।

आरटीजीसी और आरएमजीसी के संबंध में सीएचपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विचार किया गया है।

सीएचपीटी ने प्रहस्तन उपस्कर की सर्विसिंग के लिए कर्मशाला उपस्कर की लागत संबंधी प्रावधान किया है। कर्मशाला उपस्कर के लिए सीएचपीटी द्वारा अनुमानित में सुविचारित ₹0 3.75 करोड़ की प्रस्तावित एकमुश्त का दस्तावेजी प्रमाण द्वारा समर्थन नहीं किया गया है, जबकि पत्तन से बजटीय कोटेशन प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। इसके अलावा, अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक कर्मशाला उपस्कर के लिए नहीं हैं। टीपीटी, जेएनपीटी और एनएमपीटी में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क मामलों में, ऐसे उपस्करों संबंधी लागत पर अलग-से विचार नहीं किया गया था। वैसे, यह मद उपस्कर लागत अनुमानन के अलावा है।

उपस्कर के लिए अनुमानित पूंजी लागत में विशेष स्थापना प्रभार 0.25 प्रतिशत और लगभग 5 प्रतिशत आकस्मिकताएं शामिल हैं।

डीपी वर्ल्ड ने अनुमानों में सीएचपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर की इकाई दर पर आपत्ति है। हालांकि सीएचपीटी ने इकाई दरों के समर्थन में दस्तावेजी प्रमाण उपलब्ध नहीं करवाए थे, परंतु ये अनुमान घाट क्रेनों के लिए सीएचपीटी में दूसरा कंटेनर टर्मिनल और आरटीजी आदि और एन्नोर पत्तन में बहुउद्देशीय बर्थ जैसी अन्य पत्तन परियोजनाओं के साथ इसके असोसिएशन के दौरान आईआईटी-मद्रास के अनुभव के आधार पर तैयार किए गए हैं। पत्तन ने पुष्टि की है कि इकाई दरें वर्ष 2009 के अंत तक वैध हैं। इसने यह भी पुष्टि की है कि अनुमानों में लागू कर और वसूलियां शामिल हैं।

सीएचपीटी द्वारा सुविचारित ₹0 30.00 करोड़ पर घाट क्रेनों, ₹0 8.00 करोड़ पर आरटीजीसी और ₹0 2.00 करोड़ पर रीच स्टेकरों की इकाई लागत को यदि आकस्मिकताओं (5 प्रतिशत) और विशेष स्थापना प्रभार (0.25 प्रतिशत) के साथ देखा जाता है तो आदेश दिनांक 30 दिसम्बर 2009 द्वारा दिसम्बर 2009 में इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत एनएमपीटी में मानक कंटेनर टर्मिनल के लिए उपस्कर लागत के अनुमानन में सुविचारित ₹0 32.50 करोड़ पर घाट क्रेनों की इकाई लागत, ₹0 8.65 करोड़ पर आरटीजीसी की इकाई लागत और ₹0 2.41 करोड़ पर रीच स्टेकरों की इकाई लागत से तुलना की जाती है।

(ग). आईटी प्रणाली और अन्य लागत

आईटी प्रणाली के लिए पूंजी लागत सिविल लागत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के जोड़ के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।

अन्य मदों की पूंजी लागत के मामले में, वीओटीएल और ईपीटीएल के परिसंघ ने पूंजी लागत के 30 प्रतिशत पर प्रावधान करने का सुझाव दिया है। जैसाकि सीएचपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है, अन्य मदों के लिए 10 प्रतिशत का प्रावधान दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार है। अन्य मदों के लिए पूंजी लागत सिविल लागत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत के जोड़ के 10 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।

(घ). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, कुल पूंजी लागत सीएचपीटी द्वारा अनुमानित ₹0 3331.11 करोड़ के विपरीत ₹0 3326.68 करोड़ परिगणित होता है।

(viii). सीएचपीटी ने अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिकल्पित किया है। बोलीदाताओं ने देखा है कि 16 प्रतिशत बहुत कम है और परियोजना को आकर्षक और विश्वसनीय बनाने के लिए आरओसीई 20 प्रतिशत तक बढ़ाए जाने की जरूरत है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि आरओसीई की दर की इस प्राधिकरण द्वारा समीक्षा की गई थी और महापत्तनों तथा निजी टर्मिनलों के लिए प्रशुल्क निर्धारित

करने हेतु वर्ष 2009-10 के लिए 16 प्रतिशत पर आरओसीई अंगीकृत करने का निर्णय लिया गया था। इसलिए, संशोधित पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ परिगणित किया गया है और कंटेनर प्रहस्तन सेवा के लिए आरओसीई रु0 307.35 करोड़ परिगणित होता है। बर्थ किराया सेवा के लिए आरओसीई रु0 224.92 करोड़ परिगणित होता है।

(ix). प्रचालन लागत:

सीएचपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 15 दिसम्बर 2009 में उल्लेख किया गया है कि प्रचालन लागत के अनुमानन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें दूसरे कंटेनर टर्मिनल के लिए हैं। यदि सीएचपीटी में दूसरे कंटेनर टर्मिनल, नामतः चेन्नई इंटरनेशनल टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड (सीआईटीपीएल) को सीएचपीटी द्वारा देखा जाता है तो यह स्पष्ट हो जाएगा कि इस प्राधिकरण ने सीआईटीपीएल में प्रचालन लागत के लिए अनुमोदन प्रदान नहीं किया है। एमसीटी के लिए प्रचालन लागत के अनुमानन पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:-

- (क). सीएचपीटी ने प्रतिमानक के अनुसार 8 केंडब्ल्यूएच प्रति टीईयू की उपभोग दर पर बिजली लागत का अनुमान लगाया है।
- (ख). ईंधन का उपभोग दिशानिर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानक के अनुसार 4 लिटर प्रति टीईयू पर सुविचारित किया गया है। सीएचपीटी द्वारा रु0 36.00 प्रति लिटर सुविचारित ईंधन की इकाई लागत चेन्नई में प्रचलित बाजार दर दर्शाने के लिए रु0 34.98 प्रति लिटर की गई है।
- (ग). प्रतिमानकों के अनुसार, मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक तथा बिजली उपस्कर की संशोधित पूंजी लागत और संशोधित आईटी प्रणाली लागत के 2 प्रतिशत पर अनुमानित की गई है।
बीमा लागत सिविल, उपस्कर तथा आईटी प्रणाली लागत के कुल सकल पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है।
- (घ). मूल्यहास, दिशानिर्देशों के अनुसार, कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित स्ट्रेट-लाइन पद्धति (एसएलएम) के लिए मूल्यहास दरों का अनुसरण करते हुए परिकलित किया जाना चाहिए। मूल्यहास परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार आईटी प्रणाली के लिए 16.21 प्रतिशत और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है।

मूल्यहास परिकलित करते समय, दिशानिर्देश में यथा निर्धारित 10 प्रतिशत पर अन्य परिसंपत्तियां सिविल, उपस्कर लागत तथा आईटी प्रणाली लागत के अधीन आनुपातिक रूप से विधिवत् ली गई है और मूल्यहास किया गया है।

- (ङ). पट्टा किराया अनुषंगी सेवाओं के लिए पत्तन द्वारा आबटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 2 लाख वर्ग मीटर सहित रिव्लेम किए जाने वाले 9 लाख वर्ग मी0 भूमि के कुल क्षेत्र के लिए अनुमानित किया गया है।

दिशानिर्देश संबद्ध महापत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार सुविचारित किया जाने वाला पट्टा किराया विनिर्दिष्ट करते हैं। रु0 2000/100 वर्ग मी0/माह की दर निर्धारित की गई है जोकि खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क की वसूली के लिए लागू है। पत्तन ने वर्ष 2000 में निर्धारित रु0 2000 की आधार दर पर विचार किया है और मार्च 2004 तक 5 प्रतिशत वार्षिक के वृद्धि कारक पर वर्ष-दर-वर्ष लागू किया है और उसके बाद वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि सरकार द्वारा जारी किए गए मार्च 2004 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार 2 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है और रु0 2606/100 वर्ग मी0/प्रति माह की अंगीकृत दर पर पहुंचा गया है। सीएचपीटी ने इसके लिए विस्तृत गणनाएं भेजी हैं।

- (च). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर कुल प्रचालन लागत के कंटेनर प्रहस्तन सेवा के लिए सीएचपीटी द्वारा अनुमानित रु0 502.84 करोड़ के विपरीत रु0 500.87 करोड़ परिगणित होती है।

- (x). बर्थ किराया सेवा के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए, सीएचपीटी ने अनुरक्षण लागत और बीमा लागत बर्थ किराया सेवाओं की पूंजी लागत के 1 प्रतिशत और 3.34 प्रतिशत पर सुविचारित की है।

जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, बर्थिंग गतिविधि के लिए पूंजी और प्रचालन लागत के निर्धारण के लिए प्रतिमानक कंटेनर टर्मिनल में प्रदत्त सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों में शामिल नहीं किए गए हैं। यह मामला सरकार को पहले ही भेजा जा चुका है और सरकार के प्रत्युत्तर की प्रतीक्षा है। बर्थ

किराये की गणना के लिए अन्य टर्मिनलों हेतु निर्धारित दिशानिर्देश इस मामले में लागू किए जा सकते हैं जैसा जेएनपीटी और एनएमपीटी में कंटेनर टर्मिनलों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण में किया गया था।

हालांकि दिशानिर्देश प्रचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परंतु परिसंपत्तियां पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती हैं और यह तथ्य कि परिसंपत्तियों का मूल्य टूटफूट के कारण भी मूल्यहास होगा जिससे इंकार नहीं किया जा सकता। अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित करते समय, यह स्थिति स्वीकार की गई थी और बीमा तथा मूल्यहास की लागत जेएनपीटी तथा एनएमपीटी में प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनलों सहित अन्य महापत्तन न्यासों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के संदर्भ में बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा का निर्धारण करने के लिए सुविचारित किए गए थे।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, अनुरक्षण संबंधी पूंजी लागत के 1 प्रतिशत, 1 प्रतिशत पर बीमा लागत तत्व और पूंज लागत के 3.34 प्रतिशत पर मूल्यहास बर्थ किराया सेवा से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के समय सुविचारित किए गए हैं।

- (xi). उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर बर्थिंग सेवाओं के लिए कुल प्रचालन लागत बर्थिंग सेवाओं के लिए सीएचपीटी द्वारा यथा अनुमानित रु० 46.96 करोड़ परिगणित की गई है।
- (क). कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल राजस्व अपेक्षा रु० 808.22 करोड़ परिगणित होती है जोकि पूंजी लागत (अर्थात् 307.35 करोड़) और प्रचालन लागत (रु० 500.87 करोड़) पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है।
- (ख). दिशानिर्देश कुल राजस्व अपेक्षा के 90 प्रतिशत को प्रहस्तन प्रभार में 7 प्रतिशत भंडारण प्रभार और 3 प्रतिशत विविध प्रभार में प्रभाजित किए जाने की अपेक्षा करते हैं।

तदनुसार, रु० 808.22 करोड़ की कुल राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए रु० 727.40 करोड़ कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों से, रु० 56.58 करोड़ भंडारण प्रभार से और रु० 24.25 करोड़ विविध प्रभारों से वसूल किया जाना है।

- (xii). राजस्व अपेक्षा से विभिन्न सेवाओं के लिए दरमान में इकाई दरों से विपथन के लिए दिशानिर्देश कोई विशिष्ट कार्यपद्धति निर्धारित नहीं करते हैं। कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क दरें शामिल हैं और दरें कंटेनरों के प्रकार और आकार के आधार पर भिन्न हैं।
- (xiii). इसलिए, अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दरमान प्रशुल्क ढांचा लेते हुए इंट्रेशन द्वारा तैयार किया जाना है और इसी तरह का कार्य करने वाले टर्मिनल द्वारा ऑफर की गई विभिन्न सेवाओं का आधार रूप में पैटर्न जिससे मानक वार्षिक राजस्व अपेक्षा अर्जित की जा सके। यही दृष्टिकोण तृतीकोरिन पत्तन न्यास, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास और न्यू मंगलूर पत्तन न्यास पर कंटेनर प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय अंगीकृत किया गया था।
- (xiv). (क). सीएचपीटी ने सीसीटीएल के मौजूदा दरमान में प्रशुल्क ढांचे के आधार पर दरमान तैयार किया है। सामान्य तथा प्रशीतन कंटेनरों, जोखिमपूर्ण और ओडीसी, खाली कंटेनरों, पोतांतरण कंटेनरों और रेस्टोर्ज के प्रहस्तन के लिए समेकित दर पर पहुंचने के लिए सीसीटीएल के दरमान में निर्धारित मदवार दरें समूहित की गई हैं।
- (ख). सीसीटीएल में प्राप्त होने वाले कंटेनर मिश्रण पैटर्न पर विचार करते हुए, पत्तन ने कंटेनर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के लिए कंटेनर मिश्रण का प्रस्ताव किया है। तदनुसार, पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा स्पष्ट निर्धारित समेकित दरें लागू करते हुए, सीएचपीटी ने सर्वोत्तम क्षमता के लिए राजस्व का अनुमान लगाया है। कार्यवाही में, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के लिए सीसीटीएल में राजस्व का निर्धारण करने के प्रयोजन के लिए अतिरिक्त आय के रूप में लगभग रु० 2.43 करोड़ पर अनुमानित और परिकल्पना के आधार पर अतिरिक्त मात्रा के रूप में सर्वोत्तम क्षमता के 20' और 40' लदे हुए बॉक्सों के 0.90 प्रतिशत और 0.70 प्रतिशत की मात्रा पर विचार किया है। अतिरिक्त आय पर विचार नहीं किया गया है क्योंकि इस सेवा के लिए पृथक प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया जाना है।

उनके द्वारा यथा प्रस्तावित 3930770 टीईयू की सर्वोत्तम क्षमता के लिए सीएचपीटी द्वारा अनुमानित रु0 1054.09 करोड़ की तुलना में 3985800 टीईयू की संशोधित सर्वोत्तम क्षमता के लिए वर्तमान सीसीटीएल दरों पर राजस्व रु0 1067.32 करोड़ परिगणित होता है।

जैसाकि पहले बताया गया है, 3985800 टीईयू की संशोधित सर्वोत्तम क्षमता के लिए एआरआर कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के लिए रु0 808.22 करोड़ परिगणित होता है जिसमें से रु0 727.40 करोड़ की राशि कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों की वसूली से पूरा किए जाने के लिए अपेक्षित है। रु0 1067.32 करोड़ के अनुमानित राजस्व और रु0 727.40 करोड़ के तदनुसूची एआरआर से तुलना करते हुए, इन दो राशियों के बीच अनुपात 0.68152 परिगणित होता है। ऐसी स्थिति में, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्य पद्धति के अनुसार, सीएचपीटी द्वारा निर्धारित समेकित दरों को 0.68152 का कारक लागू करते हुए समायोजित किए जाने की आवश्यकता है। संयोगवश, सीएचपीटी ने 0.69241 का शोधन कारक प्रस्तावित किया है।

- (xv). सीसीटीएल में प्राप्त होने वाले कंटेनर मिश्रण के अनुसार सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित कंटेनर मिश्रण पैटर्न में, सीएचपीटी ने केवल सामान्य कंटेनरों की श्रेणी में खाली कंटेनरों पर विचार किया है। सीएचपीटी द्वारा पोत कंटेनरों की श्रेणी में खाली कंटेनरों पर विचार नहीं किया गया है। तथापि, लदे हुए और खाली पोतांतरण कंटेनर कार्गो घाटशुल्क के लिए एकल दर निर्धारित करते समय सीसीटीएल की मौजूदा दर के अनुसार घाटशुल्क भी शामिल किया गया है। चूंकि कार्गो घाटशुल्क खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रासंगिक नहीं है, इसलिए खाली पोतांतरण के लिए प्रस्तावित दर कार्गो घाटशुल्क को अलग करते हुए उपयुक्ततः संशोधित की गई है।
- (xvi). जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी ने कंटेनरों की सभी श्रेणियों के लिए समेकित प्रहस्तन दरों का प्रस्ताव किया है। कार्यवाही में, जोखिमपूर्ण और अति आयामीय कंटेनरों की समेकित दर सामान्य कंटेनरों के लिए लागू दर के 1.25 गुना पर परिगणित की गई है। तथापि, सीसीटीएल में प्राप्त स्थिति के अनुसार घाटशुल्क तत्व पर सीएचपीटी द्वारा 25 प्रतिशत प्रीमियम पर विचार नहीं किया गया है। सीसीटीएल में, 25 प्रतिशत प्रीमियम केवल प्रहस्तन प्रभारों पर लागू है। इस स्थिति के मद्देनजर, जोखिमपूर्ण और ओडीसी के लिए दरमान में निर्धारित समेकित दरें सामान्य कंटेनरों की समेकित दरों का सही 1.25 गुना नहीं दर्शाएंगी।
- (xvii). (क). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश निर्यात के लिए 4 दिन और आयात के लिए 2 दिन पर कंटेनरों के विराम समय के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। सीएचपीटी ने निर्यात लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए 4 निःशुल्क दिवसों और आयात लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए 3 निःशुल्क दिवसों के उच्चतर स्तर पर निःशुल्क दिवसों का प्रस्ताव किया है। बीओटी प्रचालक भंडारण प्रभारों से अनुमानित एआरआर अर्जित करने में समर्थ नहीं होगा यदि प्रतिमानकों के अनुसार विराम समय से ज्यादा निःशुल्क दिवसों की संख्या निर्धारित की जाती है। इसलिए, टीपीटी, जेएनपीटी और एनएमपीटी में कंटेनर टर्मिनलों के मामले में अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में किए गए निर्धारण के अनुसार निर्यात लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम समय संशोधित कर 3 दिन किया गया है और आयात लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए निःशुल्क विराम समय 2 दिन निर्धारित किया गया है। तत्काल अनुवर्ती स्लैब में प्रस्तावित विराम समय उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।
- (ख). सीएचपीटी ने आईसीडी लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए 10 दिन, पोतांतरण कंटेनरों के लिए 30 दिन, शटआउट कंटेनरों के लिए 15 दिन और स्थानीय सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों की हैसियत में परिवर्तन के मामले में 3 दिन का निःशुल्क विराम समय प्रस्तावित किया है। कंटेनरों की उक्त श्रेणी का प्रस्तावित निःशुल्क विराम समय सीसीटीएल में प्राप्त होने वाली स्थिति के अनुसार है।
- (ग). रु0 56.58 करोड़ की अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए भंडारण प्रभारकी इकाई दर से विपथन के लिए, सीएचपीटी ने इस आधार पर कंटेनर प्रहस्तन प्रचालन के लिए परिगणित 0.69241 के दोहरीकरण कारक पर विचार किया है कि कंटेनर के विभिन्न प्रकार के लिए विराम समय की वर्तमान स्थिति सीसीटीएल से उपलब्ध नहीं हुई है। इस संबंध में, डीपी वर्ल्ड ने सीएचपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण को विपरीत रूप में लिया है। डीपी वर्ल्ड जो सीएचपीटी में सीसीटीएल का प्रचालन करता है, ने तथ्यात्मक स्थिति के आधार पर वैकल्पिक विश्लेषण भेजा था जिससे ऑब्जेक्टिव तरीके से इसकी आपत्ति पर विचार करने में शायद सहायता मिल सकेगी। कंटेनरों की विभिन्न श्रेणी के भंडारण प्रभारों से विपथन के लिए प्रहस्तन गतिविधि के निर्धारण के लिए यथा निर्धारित परिवर्तन कारक पर विचार किया है।
- (xviii). विविध प्रभार सील लगाने, सीवाई में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ, टर्मिनल में कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए प्रभार, आदि के लिए प्रदत्त सेवाओं के माध्यम से वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। सीएचपीटी ने विविध प्रभारों का प्रस्ताव करने के लिए कंटेनर प्रहस्तन प्रभार निर्धारित करने के लिए विपथित परिवर्तन कारक लागू किया है। पत्तन ने यह दर्शाने के लिए कोई अन्य गणना नहीं भेजी है कि प्रस्तावित दरें विविध प्रभारों की वसूली के माध्यम

से अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति करेंगी। स्वीकार करते हुए कि विविध सेवाएं प्रतिमानकों के अनुसार कुल राजस्व अपेक्षा का 3 प्रतिशत है और वे स्थायी सेवाएं नहीं हैं, सीसीटीएल के दरमान में निर्धारित मौजूदा प्रशुल्क 0.68152 का परिवर्तन कारक लागू करते हुए कम किए गए हैं जोकि राजस्व अपेक्षा के मूल्य स्तर को बनाए रखने के लिए अपेक्षित है।

(xix). यह उल्लेखनीय होगा कि कुछ कंटेनर संबंधित प्रशुल्क मदें और विदेशगामी पोतों के लिए बर्थ किराया कुछ मौजूदा टर्मिनलों में डॉलर रूप में निर्धारित की गई है। अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में यह पहले ही निर्णय किया जा चुका है कि अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क निर्धारित करना उपयुक्त नहीं है जिसकी वैधता 30 वर्ष है। प्रथमतः, विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना सही नहीं है। दूसरा, अगले 30 वर्षों में विदेशी मुद्रा विनिमय भिन्नता का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। किसी असामान्य भिन्नताओं के मामले में, उपयोक्ताओं अथवा प्रचालक को इस आधार पर स्थिति का सामना करना होगा कि किस ओर बढ़ोतरी होती है। अतः इस प्राधिकरण ने अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित किया है जोकि सामान्यतः रुपया मूल्यवर्ग में डॉलर रूप में निर्धारित किया जाता है। इस निर्णय का अनुसरण करते हुए, इस मामले में सभी कंटेनर संबंधित प्रशुल्क और बर्थ किराये भी रुपया रूप में निर्धारित किए गए हैं।

(xx). बर्थिंग सेवाओं के लिए कुल एआरआर ₹0 299.99 करोड़ परिगणित होता है जोकि पूंजी लागत (₹0 224.92 करोड़) और प्रचालन लागत (₹0 75.07 करोड़) पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है।

(xxi). इस गतिविधि से अनुमानित एआरआर से बर्थ किराये की इकाई दर से विपथन के प्रयोजन के लिए, सीएचपीटी ने एलडीए के अनुसार पोतों के छह समूह परिकल्पित किए हैं। टीईयू की मात्रा का प्रतिशत जो विभिन्न आकारों के पोतों द्वारा ढोया जाएगा, सीएचपीटी के अनुमान पर आधारित है। पोत की प्रत्येक श्रेणी के लिए औसत पार्सल आकार सीसीटीएल में प्रचलित मौजूदा रूझान के आधार पर अनुमानित किया बताया गया है। पोतों की विभिन्न श्रेणियों, टीईयू की मात्रा के प्रतिशत के बारे में सीएचपीटी द्वारा लगाया गया अनुमान जो विभिन्न आकारों के पोतों और पोत के प्रत्येक वर्ग के औसत आकार द्वारा ढोया जाएगा, पर विश्वास किया गया है।

(xxii). बर्थ किराया प्रभारों की गणना में घाट क्रेन के फेरों की संख्या के संबंध में, वीओटीएल और ईपीटीएल के परिसंघ द्वारा उठाए गए बिन्दु के प्रतिपाद में, हालांकि सीएचपीटी ने बताया है कि उसने 25 फेरों के 0.9 गुना पर विचार किया है, परंतु सीएचपीटी द्वारा प्रेषित बर्थ में पोत विराम के घंटों की संख्या दर्शाती है कि पत्तन ने 70 प्रतिशत पर घाट क्रेन स्तर, जोकि 22.75 फेरे प्रति क्रेन प्रति घंटा परिगणित होता है, के सर्वोत्तम निष्पादन पर विचार करते हुए और टीईयू के रूप में फेरों से विपथन के लिए 1.3 का टीईयू अनुपात लागू करते हुए बॉक्सों की संख्या समायोजित करते हुए 25 बॉक्स-प्रति घंटा को लेखा में लेते हुए पोत विराम के घंटों की संख्या विपथित की है, और, तदनुसार, पोत विराम घंटों की संख्या प्रत्येक पोत प्रकार के लिए परिकल्पित की गई है।

इस तरह निर्धारित पोत विराम के घंटों की संख्या में पोत के बर्थ और अनबर्थिंग में लगने वाले समय के लिए लेखा में जीआरटी घंटों की गणना के लिए प्रत्येक पोत प्रकार हेतु 3 घंटों के संवर्धन द्वारा बढ़ाई गई है। चूंकि 70 प्रतिशत की सर्वोत्तम गणना पर पहले ही विचार किया जा चुका है, इसलिए बर्थ में पोत विराम के घंटों की संख्या की गणना के लिए हमारे द्वारा अतिरिक्त 3 घंटों पर विचार नहीं किया गया है। किसी भी स्थिति में, बर्थिंग/अनबर्थिंग के समय के लिए प्रचालक पर बर्थ किराया प्रोद्भूत नहीं होगा।

(xxiii). सीसीटीएल में प्राप्त किए गए और सीएचपीटी द्वारा प्रेषित विभिन्न कंटेनरों की हिस्सेदारी के ब्योरे केवल लदे हुए 20' कंटेनर के 4.20 प्रतिशत पर तटीय कंटेनर का हिस्सा दर्शाते हैं। तथापि, सीएचपीटी ने टर्मिनल की कुल सर्वोत्तम क्षमता में 20' लदे हुए कंटेनरों के हिस्से के 4.20 प्रतिशत की बजाय सीसीटीएल में यथा प्रतिवेदित प्राप्त सम्पूर्ण रूप (20515 टीईयू) में तटीय कंटेनर पर विचार किया है। जब इस असंगतता के बारे में बताया गया था तो सीएचपीटी ने अपने संप्रेषण दिनांक 22 फरवरी 2009 द्वारा टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के 4.20 प्रतिशत पर तटीय मात्रा सुविचारित की थी, जोकि सीसीटीएल में प्राप्त स्थिति के अनुसार तटीय कंटेनरों की मात्रा के निर्धारण के लिए सीएचपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण में फिर नहीं होता है। इसलिए, टर्मिनल की अनुमानित सर्वोत्तम क्षमता में 20' लदे हुए कंटेनर (97295 टीईयू) के हिस्से के 4.20 प्रतिशत पर तटीय मात्रा ली गई है। बर्थ किराये की इकाई दर विदेशगामी पोतों के मामले में ₹0 2.25 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोतों के मामले में ₹0 1.35 प्रति जीआरटी प्रति घंटा होगी। बर्थ किराया प्रभार की गणना अनुबंध-11 रूप में संलग्न की गई है।

(xxiv). कुछ सामान्य शब्दावलिथि जैसे विदेशगामी पोत, तटीय पोत, दिन और सप्ताह की परिभाषा सीएचपीटी और महापत्तनों में प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अपफ्रंट अनुसूची शामिल की गई है।

(xxv). बर्थ किराये की वसूली पर शासित शर्तें सीएचपीटी के दरमान में निर्धारित प्रावधान के अनुसार प्रस्तावित की गई हैं।

तथापि, ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दरें और शर्तें प्रस्तावित नहीं की गई हैं। ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दरें और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों और प्रावधान सीएचपीटी के दरमान में अनुमोदित द्वारा शासित की जाएंगी।

- (xxvi). स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होंगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए ब्याज की दंडात्मक दर संबंधी प्रावधान, इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अप्रकट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक पर निर्धारित की गई है।
- (xxvii). कुछ प्रस्तावित प्रावधान जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में सामान्य निर्धारण के अनुसार नहीं हैं और संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधान हटाए अथवा संशोधित किए गए हैं।

9.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि पूंजी लागत और अप्रकट प्रशुल्क गणना में सुविचारित प्रचालन लागत की इकाई दर प्रचलित दर पर आधारित बताए गए हैं, इसलिए यह उपयुक्त और प्रासंगिक होगा कि प्रतिवर्ष स्वचालित समायोजन के लिए सुविचारित किए जाने वाले आधार डब्ल्यूपीआई का निर्धारण 1 जनवरी 2010 को किया जाए। इस संबंध में एक सामान्य टिप्पणी दरमान में निर्धारित की गई है।

9.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों का विवरण शामिल करते हुए दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करना होगा।

9.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, स्पष्टीकरणों अथवा दरमान के निर्वर्चन और शर्तों के विवरण के बारे में कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालकों पर बाध्यकारी होगा।

9.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेजों में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से उम्मीद की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करे।

9.5. निजी प्रचालकों का वास्तविक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के बारे में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच करेगी और अपने निर्णय चेन्नई पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो चेन्नई पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई प्रारंभ करेगा।

9.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक चेन्नई पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल किया जाएगा।

10. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण चेन्नई पत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुबंध-III रूप में संलग्न अप्रकट प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन III/4/143/09-असा.]

चेन्नई फलन न्यास में कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रयुक्त की गणना

रु० करोड़ों में

क्र.सं.	विवरण	दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक	सीएचपीटी द्वारा प्रेषित गणना	सीएचपीटी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 12-11-2008 में अनुमान	सीएचपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 4-2-2010 में अनुमान	सीएचपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23-02-2010 के अनुसार अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान
I	सर्वोत्तम क्षमता						
(i).	सर्वोत्तम घाट क्षमता						
	क=विकसित गैन्ट्री की संख्या कार्य के लिए	=बर्थ लम्बाई/100	=2000/100	20	20.00	20.00	20.00
	ख=गैन्ट्री के कार्य घंटी की संख्या	=24*365 घंटे	=24*365 घंटे	8760.00	8760.00	8760.00	8760.00
	ग=फैरों की औसत संख्या प्रति गैन्ट्री	=25 फैरे प्रति घंटा	=25 फैरे प्रति घंटा	25.00	25.00	25.00	25.00
	घ=टीईयू अनुपात	=1.3	1.3	1.30	1.30	1.30	1.30
	ङ=70%	=70%	70%	0.70	0.70	0.70	0.70
	सर्वोत्तम घाट क्षमता=क*ख*ग*घ*ङ टीईयू			3985800.00	3985800.00	3985800.00	3985800.00
(ii).	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता						
	छ=कुल भूमि स्लॉट टीईयू में	=720 टीईयू प्रति हेक्टेयर	288 टीईयू प्रति हेक्टेयर	20000	20000	20000.00	25200
	ज=औसत ट्रेक ऊंचाई	=2.50	=3.00	3	3	3.00	3
	घ=अवधि अथवा दिनों की संख्या	=365	=365	365	365	365.00	365
	म=सेज कारक	=1.3	=1.3	1.3	1.3	1.30	1.3
	न=औसत विराम समय	=4 दिन नियत के लिए और 2 दिन आयत के लिए	=(4*50%)+(2*50%*)	3	3	3.00	3
	सर्वोत्तम यार्ड क्षमता=ज*घ*म*न*घ टीईयू में			3930769.23	3930769.23	3930769.23	4952769
(iii).	टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता - सर्वोत्तम घाट और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता का निम्नतर मूल्य			3930770.00	3930770.00	3930770.00	3985800.00
(i).	मूली लागत						
(ii).	बर्थ किराया सेवा	प्रतिमानक जहां कहीं निर्धारित हो		रु० करोड़ों में	रु० करोड़ों में	रु० करोड़ों में	रु० करोड़ों में
(क).	सिक्कि लागत	फलन न्यास द्वारा यथा अनुमानित					
(i).	डायग्राम बॉल के साथ बर्थ का निर्माण 2000 x 30 मी० (75%)			372.80	372.60	372.60	372.60
(ii).	ब्रेक वॉटर का निर्माण			963.00	963.00	963.00	963.00
(iii).	विशेष स्थापना प्रभार (0.25%)			3.60	3.34	3.34	3.34
(iv).	आकस्मिकताएं 5%			66.80	66.78	66.78	66.78
	बर्थ किराया सेवाओं के लिए कुल लागत			1406.00	1405.72	1405.72	1405.72
(ii).	कंटेनर प्रहस्तन सुविधाएं						
(क).	सिक्कि लागत	फलन न्यास द्वारा यथा अनुमानित					
(i).	डायग्राम बॉल के साथ बर्थ का निर्माण 2000 x 30 मी० (25%)			124.20	124.20	124.20	124.20
(ii).	डायग्राम बॉल के पीछे रिक्वेस्टेशन (0.9 मिलियन ² x 12 मी०)			124.20	124.20	124.20	124.20
(iii).	0.9 मिलियन मी० ² के रिकवेस्ट क्षेत्र का सुपुडीकरण			207.00	207.00	207.00	207.00
(iv).	सड़क सुविधाएं उपलब्ध करवाना			11.50	11.50	11.50	11.50
(v).	रेलवे सुविधाएं उपलब्ध करवाना			23.00	23.00	23.00	23.00
(vi).	आईटी सुविधाओं, कैंटीन, कर्मचारी, उप केन्द्र, अग्नि शामक, उपयोगिता, सामग्र्य, प्रशासनिक भवन, आदि सहित अन्य अवसंरचना उपलब्ध करवाना।			57.50	57.50	57.50	57.50
(vii).	विद्युतीकरण और जल आपूर्ति व्यवस्थाएं उपलब्ध करवाना			23.00	23.00	23.00	23.00
(viii).	विशेष स्थापना प्रभार (0.25%)			1.10	1.43	1.43	1.43
(ix).	आकस्मिकताएं 5%			28.50	28.17	28.17	28.17
	उपजोड़ (क)			600.00	600.00	600.00	600.00
(ख).	कंटेनर प्रहस्तन उपकरण						
(i).	घाट गैन्ट्री क्रैन	1 सं. 100 मीटर बर्थ लम्बाई के लिए	20	600	600	600	600
(ii).	रबड़ टायर वाली गैन्ट्री क्रैन	3 सं. प्रत्येक घाट गैन्ट्री क्रैन के लिए	2.5 प्रत्येक के लिए	400	400	400	400
(iii).	रीब स्टेकर/टॉप लिफ्ट ट्रक	1 सं. 9 आरटीजी के लिए	9 आरटीजी के लिए 1 (सामान्य)	12.00	12.00	12.00	12.00

क्र.सं.	विवरण	दियानिदेशों में निर्धारित प्रतिमानक	सौपर्वणी द्वारा प्रस्तावित	सौपर्वणी द्वारा अपने मूल प्रस्ताव दिनांक 12-11-2009 में अनुमान	सौपर्वणी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 4-2-2010 में अनुमान	सौपर्वणी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23-02-2010 के अनुसार अनुमान	सौपर्वणी द्वारा संशोधित अनुमान
	(iv) ट्रेक्टर टैक्स	क. सं. प्रत्येक घाट गैट्री जेन के लिए	क. प्रत्येक घाट गैट्री जेन के लिए	48.00	48.00	48.00	48.00
	(v) कर्मिताता उपस्कर	कोई प्रतिमानक नहीं	एकमुता	3.75	3.75	3.75	
	(vi) विशेष स्वामता प्रसार (0.25%)	-	एकमुता	2.61	2.66	2.66	2.65
	(vii) आकस्मिकताएं 5%	-	एकमुता	52.75	52.69	52.69	52.50
	उपजीव (ख)			1119.12	1119.10	1119.10	1116.16
	उपजीव (क+ख)			1719.12	1719.10	1719.10	1716.16
	(ग) आईटी प्रणाली लागत	सिविल और उपस्कर लागत का 2%	सिविल और उपस्कर लागत का 2%	34.38	34.38	34.38	34.30
	(घ) अन्य लागत	सिविल और उपस्कर लागत का 10%	सिविल और उपस्कर लागत का 10%	171.91	171.91	171.91	171.51
	(ङ) कंटेनर प्रहसन सेवा के लिए कुल पूंजी लागत (क+ख+ग+घ)			1925.41	1925.39	1925.39	1920.96
	परियोजना की कुल पूंजी लागत (i) + (ii)			3331.41	3331.11	3331.11	3326.68
III							
		प्रतिमानक		₹ करोड़ों में	₹ करोड़ों में	₹ करोड़ों में	₹ करोड़ों में
	(क) बिजली लागत	8 केडब्ल्यूएच प्रति टॉईयू प्रचलित इकाई दर	8 केडब्ल्यूएच*₹0 6.10 प्रति इकाई	18.87	18.87	18.87	19.13
	(ख) ईंधन	4 लिटर प्रति टॉईयू प्रचलित इकाई दर	4 लिटर*₹0 36.00 प्रति लिटर	56.80	56.60	56.60	55.77
	(ग) मरम्मत और अनुक्षण						
	सिविल परिसंपत्तियों	सिविल परिसंपत्तियों का 1%	सिविल परिसंपत्तियों का 1%	6.00	6.60	6.60	6.60
	अभियांत्रिक और बिजली उपस्कर	अभियांत्रिक और बिजली उपस्करों की लागत का 2%	अभियांत्रिक और बिजली उपस्करों की लागत का 2%	22.38	24.62	24.62	24.53
	आईटी उपस्कर		आईटी की लागत का 2%	0.76	0.76	0.76	0.75
	(घ) बेगा	सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	सकल अचल परिसंपत्तियों का 1%	17.50	19.25	19.25	19.21
	(ङ) मूल्यह्रास	कंपनी अधिनियम के अनुसार	कंपनी अधिनियम के अनुसार	141.30	155.46	155.46	154.63
	(च) लाइसेंस शुल्क	संबद्ध पतन न्यासी के दरमान में निर्धारित दरों के अनुसार	₹0 2800/100 वर्गमी/प्रति माह 90,0000 वर्ग मी० के लिए	28.10	28.14	28.14	28.14
	(च) अन्य व्यय (0.5 मिलियन टॉईयू से कम वाले टर्मिनल के लिए)					192.54	
	कुल प्रचालन लागत (क से घ)	सकल अचल परिसंपत्तियों के मूल सकल अचल परिसंपत्तियों		192.54	192.54		192.10
				484.06	502.84	502.84	500.87
IV	वार्षिक राजस्व अंशों वृद्धांतर						
(i)	कंटेनर प्रहसन सेवाएं						
	(क) कुल प्रचालन लागत			484.05	502.84	502.84	500.87
	(ख) निर्योजित पूंजी पर प्रतिफल 16%			308.07	308.06	308.06	307.35
	(ग) कुल राजस्व अंश			792.11	810.90	810.90	808.22
	राजस्व अंश का प्रभाजन						
	(क) कंटेनर प्रहसन प्रसार	90%	90%	712.90	729.81	729.81	727.40
	(ख) मंदारण प्रसार	7%	7%	55.45	56.76	56.76	56.58
	(ग) विविध प्रसार	3%	3%	23.76	24.33	24.33	24.25
	(घ) कुल राजस्व अंश		100%	792.11	810.90	810.90	808.22
(ii)	अर्थ विन्यास			(करोड़ों में)	(करोड़ों में)	(करोड़ों में)	(करोड़ों में)
	(क) प्रचालन लागत						
	(i) अनुक्षण लागत	पूँजी लागत का 1%	पूँजी लागत का 1%	14.06	14.06	14.06	14.06
	(ii) बेगा लागत	पूँजी लागत का 1%	पूँजी लागत का 1%	14.06	14.06	14.06	14.06
	(iii) मूल्यह्रास	पूँजी लागत का 1.14%	पूँजी लागत का 1.14%	47.52	46.98	46.96	46.96
	अर्थ विन्यास सेवा के लिए कुल प्रचालन लागत			75.64	75.07	75.07	75.07
	(ख) अर्थ विन्यास सेवा से राजस्व अंश						
	(i) प्रचालन लागत			75.64	75.07	75.07	75.07
	(ii) आतशीलीई 16%			224.96	224.92	224.92	224.92
	कुल राजस्व अंश			300.60	299.99	299.99	299.99

बर्थ किराया प्रमारों की गणना

अनुबन्ध-II

I कंटेनर मात्रा और जीआरटी घंटों का अनुमानन								
पोत प्रकार लम्बाई मी० में (1)	मात्रा का प्रतिशत (2)	कंटेनर मात्रा टीईयू में (3)	औसत जीआरटी प्रति पोत (4)	औसत पार्सल आकार टीईयू में (5)	पोतों की सं. प्रतिवर्ष (6)	तैनात की जाने वाली क्रैनों की सं. (7)	बर्थ में पोत के विराम के घंटों की सं. (8)	जीआरटी घंटे (9)
(सीएचपीटी द्वारा दिया गया)	(सीएचपीटी द्वारा दिया गया)	(कॉलम 2 के अनुसार)	(सीएचपीटी द्वारा दिया गया)	(सीएचपीटी द्वारा दिया गया)	(कॉलम 3/ कॉलम 5)	(सीएचपीटी द्वारा दिया गया)	(कॉलम 5) / (कॉलम 7*25* 1.3*0.7)	(कॉलम 4*कॉलम 6* कॉलम 8)
<100	5.00%	199290	3000	500	399	2	10.99	13155030
100-150	10.00%	398580	7500	1000	399	2	21.98	85775150
150-200	40.00%	1594320	20000	1500	1063	3	21.98	467294800
200-250	25.00%	996450	28000	2000	498	4	21.98	306489120
250-300	15.00%	597870	54000	3000	199	4	32.97	354295620
>300	5.00%	199290	75000	4000	50	5	35.16	131850000
	100.00%	3985800			2608		कुल जीआरटी घंटे	1338859720

II - तटीय पोतों के लिए कंटेनर मात्रा और जीआरटी घंटों का अनुमानन								
पोत प्रकार लम्बाई मी० में (1)	मात्रा का प्रतिशत (2)	कंटेनर मात्रा टीईयू में (3)	औसत जीआरटी प्रति पोत (4)	औसत पार्सल आकार टीईयू में (5)	पोतों की सं. प्रतिवर्ष (6)	तैनात की जाने वाली क्रैनों की सं. (7)	प्रचालन के घंटों की सं. (8)	जीआरटी घंटे (9)
(सीएचपीटी द्वारा दिया गया)	(सीएचपीटी द्वारा दिया गया)	(कॉलम 2 के अनुसार)	(सीएचपीटी द्वारा दिया गया)	(सीएचपीटी द्वारा दिया गया)	(कॉलम 3/ कॉलम 5)	(सीएचपीटी द्वारा दिया गया)	(कॉलम 5) / (कॉलम 7*25* 1.3*0.7)	(कॉलम 4*कॉलम 6* कॉलम 8)
<100	33.33%	32432	3000	500	65	2	10.99	2143050
100-150	66.67%	64863	7500	1000	65	2	21.98	10715250
जोड़	100.00%	97295			130			12858300

III विदेशी पोत के लिए जीआरटी घंटे (I - II)	1326001420
--	------------

IV बर्थ किराया प्रमारों का अनुमानन			
क्र.सं.	विवरण	इकाई	मूल्य
(1)	कुल राजस्व अपेक्षा (लागत विवरण देखें)	रु० करोड़ों में	299.99
(2)	विदेशी पोतों के कुल जीआरटी घंटे (नीचे तालिका 1 देखें)	घंटे	1326001420
(3)	तटीय पोतों के कुल जीआरटी घंटे (नीचे तालिका 2 देखें)	घंटे	12858300
(4)	विदेशी और तटीय पोतों के लिए कुल समकक्ष जीआरटी घंटे [(2) + (3) का 10%]	घंटे	1333716400
(5)	विदेशी पोतों के लिए बर्थ किराया प्रमार प्रति जीआरटी प्रति घंटा [(1) / (4)]	रु०	2.249278782
	पूर्णकित	रु०	2.25
(6)	तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रमार प्रति जीआरटी प्रति घंटा [0.6 x (5)]	रु०	1.349567269
	पूर्णकित	रु०	1.35

अनुबंध - IIIचेन्नई पत्तन न्यासकंटेनर प्रहस्तन के लिए अपक्रंट प्रशुल्क प्रभारअध्याय- Iपरिभाषाएँ और सामान्य निबंधन एवं शर्तें**1.1. परिभाषाएँ - सामान्य**

इस दरमान में, जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "कंटेनर" का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन और स्टेकिंग के लिए उपयुक्त और इकाई रूप में प्रहस्तित किए जाने के योग्य हो और कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा उठाया जा सके।
- (iii). "विलंबशुल्क" का अर्थ निःशुल्क अवधि, दरमान में यथा विनिर्दिष्ट, के बाद टर्मिनल परिसर के भीतर अंतरण क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होंगे।
- (iv). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (v). "निःशुल्क अवधि" का अर्थ वह अवधि होगी जिस दौरान कार्गो/कंटेनर को बिना विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के भंडारण की अनुमति दी जाती है और यह अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवसों के अलावा होगी।
- (vi). "जोखिमपूर्ण कंटेनर" अर्थात् इंटरनेशनल मेरीटाइम आगोनाइजेशन (आईएमओ) के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (vii). "आईसीडी" अर्थात् अंतर्देशीय कंटेनर डिपो।
- (viii). "अति आयामीय कंटेनर" अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वाला कंटेनर और विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होगी। नष्ट हुए कंटेनर (ऐसे बॉक्सों सहित जिनमें कोनों की समस्या हो) और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, वे भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- (ix). "पत्तन" अर्थात् चेन्नई पत्तन न्यास।
- (x). "प्रतिदिन" अर्थात् एक कैलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- (xi). "प्रशीतन कंटेनर" अर्थात् वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के लिए प्रावधानों के साथ सामान को ढोने के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर।
- (xii). "शट आउट कंटेनर" अर्थात् एक कंटेनर जो पोत पहचान सूचना सं. (वीआईएन) कंटेनर अग्रिम सूचना सूची (सीओपीआरएआर) द्वारा यथा निर्दिष्ट किसी पोत विशेष के लिए निर्यात इन्टोक रूप में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष में नौभरित नहीं किया जाता है।
- (xiii). "पोतांतरण कंटेनर" अर्थात् ऐसा कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है और कंटेनर टर्मिनल में भंडारित किया जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगामी" पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा; और, इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।
- (ii). (क). सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ख). विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभावी होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।

- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात्, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ). नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (iv). वापसी के दावों पर तब तक कार्यवाही नहीं की जाएगी जब तक कि वापसी-योग्य राशि ₹ 100/- अथवा अधिक न हो। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक कोई अनुपूरक अथवा प्रभार बिलों के अधीन मांग नहीं करेगा, यदि टर्मिनल की वजह से राशि ₹ 100/- अथवा कम हो।
- (v). 20' लम्बाई तक और उससे कम के कंटेनरों को प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू परिगणित किया जाएगा।
- (vi). उपयोक्ताओं को टर्मिनल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (vii). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर संकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों। परन्तु टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी परन्तु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (viii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर टर्मिनल प्रचालक और अन्य पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।

अध्याय— II

बर्थ किराये के लिए प्रभार

मेगा कंटेनर टर्मिनल में आने वाले पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों के अनुसार हैं और उनके नीचे दी गई शर्तों के अधीन हैं:—

जीआरटी	दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (₹ में)	तटीय पोत (₹ में)
जीआरटी की कोई मात्रा	2.25 प्रति जीआरटी	1.35 प्रति जीआरटी

- (1). भारत संघ की सेवा में नियुक्त श्वेत पताका वाले सभी युद्ध पोत परन्तु युद्ध के समय, माइन स्वीपर्स और पट्रोल पोत बर्थ किराया प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होंगे जब वे किसी मामले में एक माह से अनधिक अवधि के लिए बर्थ अभिग्रहण करते हैं और एक माह से अधिक अवधि के लिए यदि सामान्य स्वीमरों के लिए अन्य मूरिंग उपलब्ध हों, परन्तु उस समय उन्हें बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान करना होगा जब वे बर्थों के समीप अभिग्रहण करते हैं। केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य सरकार से संबंधित सभी अन्य पोतों उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों के अनुसार बर्थ किराया प्रभार अदा करने होंगे।
- (2). उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद पोत 4 घंटों के भीतर (अथवा उल्लिखित कारणों से लिखित में रियायत द्वारा प्रदान किए गए ऐसे विस्तार के भीतर) नौचालन के लिए पाइलट की मांग करेगा। यदि पोत उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग पूरा होने के बाद 4 घंटों की अवधि के भीतर अथवा रियायत प्रदानकर्ता अथवा उसके द्वारा अधिकृत कर्मचारियों द्वारा प्रदान किए गए ऐसे विस्तार के भीतर नौचालन के लिए पाइलट की मांग नहीं करता है तो पोत को चार घंटे के समय की समाप्ति अथवा रियायत प्रदानकर्ता अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत कर्मचारियों द्वारा प्रदान किए गए ऐसे

विस्तारित समय से पाइलट के आने तक की अवधि के लिए तटीय पोत के लिए ₹0 9511.58 प्रति घंटा अथवा उसका भाग और विदेशगामी पोतों के लिए ₹0 158526 प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करने होंगे।

- (3). निम्नलिखित मामलों के लिए टिप्पणी 2 में विनिर्दिष्ट अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे:-
- पोत की सुरक्षा के लिए नौचालन हेतु ज्वारभाटा, ड्राफ्ट, आदि के लिए प्रतीक्षारत पोत।
 - टर्मिनल कर्मचारियों द्वारा हड़ताल।
 - रियायत प्रदानकर्ता अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत कर्मचारियों की सहमति से टर्मिनल के भीतर निष्क्रिय बर्थ का उपयोग।
- (4). नौचाल के लिए पाइलट की मांग करने के समय से 4 घंटों के समाप्त होने के बाद बर्थ किराया प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
- (5). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार नहीं होगा जब पोत टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से लगातार एक घंटा अथवा अधिक समय तक इसके बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।
- (6). ऑस्टिंग वरीयता/वरीयता बर्थ किराया प्रभार। ऑस्टिंग वरीयता बर्थिंग/वरीयता बर्थिंग प्रदान करने के लिए दर और शर्तें इस संबंध में मौजूदा सरकारी दिशानिर्देशों और चेन्नई पत्तन न्यास के दरमान में निर्धारित प्रावधानों द्वारा शासित होंगी।

अध्याय— III

कंटेनर प्रचालनों के लिए प्रभार

2.1. सामान्य और प्रशीतन कंटेनरों के लिए प्रभार

कंटेनर के प्रहस्तन और संचलन के लिए निर्धारित कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित तत्व अर्थात् नौभरण, घाट क्रेन द्वारा प्रहस्तन, बांधना और खोलना, नौचालन योजना, कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क, घाट से कंटेनर यार्ड तक कंटेनर का संचलन, लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ सहित कंटेनर यार्ड में प्रहस्तन, ग्राहकों को सुपुर्दगी/से प्राप्ति, रेलवे यार्ड को संचलन और दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं की गई सभी अन्य विविध सेवाओं के लिए प्रभार शामिल हैं।

2.1क. सामान्य और प्रशीतन कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड और विलोमतः				
	20' लम्बाई से अनाधिक	1910.02	1084.76	1146.01	650.86
	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	2865.03	1627.14	1719.02	976.28
	40' लम्बाई से अधिक	3820.04	2169.52	2292.02	1301.71
2	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः				
	20' लम्बाई से अनाधिक	241.76	119.72	241.76	119.72
	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	362.64	179.58	362.64	179.58
	40' लम्बाई से अधिक	483.52	239.44	483.52	239.44

2.1ख. जोखिमपूर्ण और अति आयायीय कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदे हुए	लदे हुए
1	जलयान से कंटेनर यार्ड और विलोमतः		
	20' लम्बाई से अनाधिक	2256.79	1354.07
	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	3385.19	2031.11
	40' लम्बाई से अधिक	4513.58	2708.15

2	कंटेनर यार्ड से ट्रक अथवा विलोमतः		
	20' लम्बाई से अनाधिक	302.19	302.19
	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	453.29	453.29
	40' लम्बाई से अधिक	604.38	604.38

2.2. पोतांतरण कंटेनरों के लिए समेकित प्रभार

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
	20' लम्बाई से अनाधिक	1371.86	889.44	823.12	533.66
	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	2057.79	1334.16	1234.67	800.50
	40' लम्बाई से अधिक	2743.72	1778.88	1646.23	1067.33

2.3. पोत (रिस्टोर्ज) के भीतर स्थानांतरण कंटेनर

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)	
		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदे हुए और खाली	लदे हुए और खाली
1	हैच के भीतर स्थानांतरण (बिना उतारे और पुनः नौभरण किए)		
	20' लम्बाई से अनाधिक	344.03	206.42
	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	516.05	309.63
	40' लम्बाई से अधिक	688.06	412.84
2	घाट के माध्यम से स्थानांतरण (घाट पर लदाई और पुनः नौभरण द्वारा)		
	20' लम्बाई से अनाधिक	1011.03	606.62
	20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	1516.55	909.93
	40' लम्बाई से अधिक	2022.06	1213.24

2.4. टर्मिनल में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभार

क्र.सं.	विवरण	विदेशगामी और तटीय		
		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (भारतीय रुपए में)		
		20' लम्बाई तक	20 से अधिक और 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1	आयात - एफसीएल, एलसीएल और खाली			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	172.80	345.60	518.40
	16-30 दिन	345.60	691.20	1036.80
	30 दिनों से अधिक	691.20	1382.39	2073.59
2	निर्यात - एफसीएल, एलसीएल और खाली			
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	172.80	345.60	518.40
	16-30 दिन	345.60	691.20	1036.80
	30 दिनों से अधिक	691.20	1382.39	2073.59
3	आईसीडी - आयात और निर्यात - लदे हुए और खाली			
	प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	11-30 दिन	172.80	345.60	518.40

	31-45 दिन	345.60	691.20	1036.80
	उसके पश्चात	691.20	1382.39	2073.59
4	पोतांतरण - लदे हुए और खाली			
	प्रथम 30 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	31-45 दिन	172.80	345.60	518.40
	46-60 दिन	345.60	691.20	1036.80
	उसके पश्चात	691.20	1382.39	2073.59
5	शटआउट - लदे हुए और खाली			
	प्रथम 15 दिन	172.80	345.60	518.40
	16-30 दिन	345.60	691.20	1036.80
	30 दिनों से अधिक	691.20	1382.39	2073.59
6	स्थानीय सुपुर्दगी के लिए हैसियत में बदलाव			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-15 दिन	172.80	345.60	518.40
	16-30 दिन	345.60	691.20	1036.80
	30 दिनों से अधिक	691.20	1382.39	2073.59

टिप्पणी: जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए, भंडारण प्रभार उपर्युक्त तत्संबंधी स्लैब के अधीन 25 प्रतिशत अधिक होंगे।

कंटेनर के लिए भंडारण अवधि उतराई के अगले दिन से कंटेनर की लदाई/सुपुर्दगी/हटाने के दिन तक।

निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।

पोतांतरण कंटेनर जिनकी हैसियत बाद में बदलकर स्थानीय एफसीएल/एलसीएल/आईसीडी हो जाते हैं वे रियायती भंडार प्रभार खो देंगे। ऐसे कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार प्रासंगिक आयात कंटेनर भंडारण प्रशुल्क के बराबर वसूल किया जाएगा।

विंड मिल बॉक्सों सहित अति आयामीय कंटेनरों के लिए, भंडारण प्रभार उपर्युक्त तत्संबंधी स्लैब के अधीन तत्संबंधी कंटेनर अभिग्रहण के भूमि स्लॉटों की वास्तविक संख्या के आधार पर होंगे।

2.5. विविध प्रभार

सामान्य

विवरण	दरें (भारतीय रुपए में)		
	20'	40'	45'
सील लगाना।	149.93	149.93	149.93
सीवाई में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ	482.41	723.62	964.83
टर्मिनल के भीतर स्थानांतरण के लिए प्रभार	657.84	986.75	1315.67
पीओडी प्रभार	657.84	986.75	1315.67
अतिरिक्त संचलन - अतिरिक्त संचलन/परिवहन के लिए टर्मिनल से रेल अथवा रेल से टर्मिनल/प्रभार	657.84	986.75	1315.67
रेल से सड़क अथवा विलोमतः कंटेनर की हैसियत में बदलाव	657.84	986.75	1315.67
विवरण विक के लिए गेट कट-ऑफ के बाद टर्मिनल में आने वाले निर्यात कंटेनरों के लिए प्रभार	657.84	986.75	1315.67
जोखिमपूर्ण स्टिकर लगाना/उतारना (प्रति कंटेनर)	74.97	74.97	74.97
एक द्वार खोलना प्रभार प्रति कंटेनर	449.80	449.80	449.80
छस्तावेजों का रद्दीकरण - प्रति ईआईआर	74.97	74.97	74.97
जोखिमपूर्ण कंटेनरों की अघोषण/गलत-घोषणा	2249.01	2249.01	2249.01

सीमाशुल्क निरीक्षण प्रभार

विवरण	दर (भारतीय रुपए)		
	20'	40'	45'
सीमाशुल्क पर्यवेक्षण के अधीन ऑन-हील कंटेनरों द्वारों को खोलने के लिए ऑन-हील सीमाशुल्क निरीक्षण प्रति कंटेनर (भारतीय रुपए)	299.87	299.87	299.87
सीमाशुल्क जाँच के लिए पार्ट उतराई/भरण - 25 प्रतिशत अथवा 25 प्रतिशत से कम	183.64	275.46	367.28
पार्ट उतराई/भरण - 50 प्रतिशत अथवा 50 प्रतिशत से कम	367.28	550.92	734.55
पूर्ण अथवा 50 प्रतिशत से अधिक उतराई/भरण - प्रति गतिविधि	734.55	1101.83	1469.11
सील कटाई (भारतीय रुपए)	149.93	149.93	149.93

प्रशीतन संबंधित सेवाएं

विवरण	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
	भारतीय रुपए	भारतीय रुपए
ग्री-ट्रिप निरीक्षण (बिजली की आपूर्ति सहित)	1036.80	622.08
पोत के बोर्ड पर कनेक्शन अथवा कनेक्शन हटाना सेवाएं	69.12	41.47
कंटेनर की सफाई		
20' लम्बाई से अनाधिक	51.84	31.10
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	103.68	62.21
40' लम्बाई से अधिक	155.52	93.31
बिजली की आपूर्ति (कनेक्शन और कनेक्शन हटाना, प्रशीतन यार्ड में तापमान का अनुवीक्षण सहित) प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे पारी अथवा उसका भाग		
20' लम्बाई से अनाधिक	111.22	66.73
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	166.83	100.10
40' लम्बाई से अधिक	222.44	133.46
शट आउट कंटेनर/कंटेनरों के पुनः नामांकन के लिए प्रभार		
20' लम्बाई से अनाधिक	768.17	768.17
20' से अधिक और 40' लम्बाई तक	1152.73	1152.73
40' लम्बाई से अधिक	1536.66	1536.66

अन्य

विवरण	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
	भारतीय रुपए	भारतीय रुपए
कंटेनर बर्थों के समीप शिपिंग के लिए स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभार प्रति 1000 लिटर अथवा उसका भाग	234.69	234.69
ऑन-बोर्ड कूड़े की सफाई के लिए प्रभार (प्रति आधा घन मीटर बैग)	175.42	

3. अध्याय-II (बर्थ किराये के लिए प्रभार) के अधीन अनुसूची और अध्याय-II (कंटेनर प्रचालनों के लिए प्रभार) के अधीन अनुसूचियाँ (2.1) से (2.5) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएगी परन्तु 1 जनवरी 2010 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के केवल 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक लागू होंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 13th April, 2010

No. TAMP/47/2009-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Chennai Port Trust for setting upfront tariff for container handling in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports *vide* this Authority's Notification No.TAMP/52/2007-Misc., dated 26 February, 2008 as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/47/2009-CHPT

Chennai Port Trust

.....

Applicant

ORDER

(Passed on this 3rd day of March, 2010)

This case relates to a proposal dated 12 November 2009 received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixing upfront tariff for development of Mega Container Terminal on BOT basis at Chennai Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at major port trusts notified by the Authority *vide* Notification No.TAMP/52/2007-Misc., dated 26 February 2008.

2.1. The CHPT has furnished a report of the Consultant (Indian Maritime University) alongwith its proposal. The main points made by the CHPT in its proposal are summarised below:

I. General

- (i). The port is planning to build a separate dock / harbour which will facilitate the handing of container vessels of future generation.
- (ii). The upfront tariff is to be port specific and not project specific and is to stand valid normally for a period of 5 years as per TAMP guidelines. It is necessary to formulate a standard container terminal specific to Chennai Port and work out the upfront tariff. Such standard container terminal is to be independent of the proposed Mega Container Terminal (MCT). However, the port desires to work out the upfront tariff for the proposed MCT as specific to this project taking into account the estimated project costs and other parameters of the project. There will be two tariff proposals specifying the SOR – one for the standard terminal and another one for the proposed mega terminal. [But, we have received one proposal only]
- (iii). The capital estimate for the Project is Rs.3125 Crores as Developer's investment. In addition to the Developer's cost Rs.3125 Crores, IT System Cost at 2% amounting to Rs.34.4 Crores and 10% Financing Cost amounting to Rs.171.90 Crores have also been added as per the TAMP guidelines.
- (iv). The Scale of Rates for the proposed Mega Container Terminal is framed based on the various activities that are carried out by the existing Terminal Operator M/s.CCTL.
- (v). The tariff has been worked out at Rs.2055.96 per TEU in respect of loaded Foreign Containers as the Base Rate and various rates are worked out for the different types of container handling activities.
- (vi). The Breakwater component of the Project and the Berth construction have to be undertaken by the Developer. The berth hire component is considered for the Developer's share of income and accordingly berth hire of Rs.2.03 per GRT per hour is considered for fixing the upfront tariff.

II. Salient features of the project are as follows:

- (i). (a). Two breakwaters will be constructed to develop a harbour basin. The length of these breakwaters will be 1.73 Kms. and 2.75 Kms.
- (b). The basin will be dredged to a depth of 18 Mtr.
- (c). The terminal will be constructed within this newly developed basin and will have length of 2 Kms.
- (d). The dredged material will be used to reclaim a land of about 90 hectares behind the berth of the terminal.
- (e). Necessary container handling equipment are to be provided.
- (f). Other utilities such as water supply, power supply, road, rail linkages, navigational aids, floating crafts etc. also to be provided.
- (ii). The optimal capacity of the MCT, civil cost for berth hire services, civil cost for container handling activities, cost of container handling equipment, operating cost of the MCT, Annual Revenue Requirement (ARR) for container handling services and berth services and apportionment of the ARR, as estimated by the CHPT, is given in the following table with comparison of the estimates with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines of February 2008:

Sr. No.	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	Calculation furnished by CHPT	Estimates by CHPT
I	Optimal Capacity			
(i).	Optimal Quay Capacity			
	A=Number of gantry developed for work in an year.	=Berth Length/100	=2000/100	20
	B=Number of working hours of gantry cranes in an year.	=24*365 hours	=24*365 hours	8760.00
	C=Average number of moves per gantry crane.	=25 moves per hour	=25 moves per hour	25.00
	D=TUE ratio	=1.3	1.3	1.30
	E=70%	=70%	70%	0.70
	Optimal quay capacity=A*B*C*D*E TEUs			398580.00
(ii).	Optimal yard capacity			
	G=Total ground slot in TEUs	=720 TEUs per Hectare	=285.71 TEUs per hectare	20000
	H=Average stack height	=2.50	=2.50	3.00
	P=Period or number of days	=365	=365	365.00
	S=surge factor	=1.3	=1.3	1.30
	D=Average dwell time	=4 days for export & 2 days for import	=3 (weighted average)	3.00
	Optimal yard capacity=0.7*G*H*P/S*D in TEUs			3930770
(iii).	Optimal capacity of the terminal- lower value of the optimal quay and optimal yard capacity (In TEUs)			3930770
II	Capital Cost			
(i).	Berth Hire Service	Norms wherever prescribed		Rs. In Millions
	(a). Civil cost	As estimated by Port Trust		
	(i). Construction of berth with diaphragm wall 2000 x 30 mtr (75%)			3726
	(ii). Reclamation behind diaphragm wall (0.9 million m ² x 12 mtr)			9630
	(iii). Special establishment charge			36
	(iv). Contingencies 5%			668
	Total Cost for Berth hire Services			14060
(ii).	Container Handling facilities			
	(a). Civil Cost			
	(i). Construction of berth with diaphragm wall 2000 x 30 mtr (25%)	As estimated by Port Trust		1242

	(ii). Reclamation behind diaphragm wall (0.9 million m ² x 12 mtr)			1242
	(iii). Hardening the reclaimed area 0.9 million m ²			2070
	(iv). Providing road facilities			115
	(v). Providing railway facilities			230
	(vi). Providing other infrastructure including IT facilities, canteen, workshop, sub-station, fire fighting, utility, customs, admin. Buildings, etc.			575
	(vii). Providing electrification and water supply arrangements			230
	(viii). Special establishment charge			11
	(ix). Contingencies 5%			285
	Subtotal (a)			6000
	(b). Container Handling Equipment			
	(i). Quay gantry Crane	1no. For 100 metres berth length	20	6000
	(ii). Rubber Tyred Gantry Crane	3nos. For each Quay Gantry crane	2.5 for each quay gantry crane	4000
	(iii). Reach Stacker/ Top Lift Truck	1no. For 9 RTG's	1 for 9 RTG's (approximately)	120
	(iv). Tractor Trailers	6nos. For each Quay Gantry Crane	6 for each quay gantry crane	480
	(v). Workshop equipment	No norm	Lumpsum	37.50
	(vi). Special establishment charge	-	Lumpsum	26.14
	(vii). Contingencies 5%	-	Lumpsum	527.52
	Subtotal (b)			11191.12
	Subtotal (a+b)			17191.12
	(c). IT system cost	2% Civil & Equipment Cost	2% of Civil and Equipment Cost	344.00
	(d). Other cost	10% Civil & Equipment Cost	10% Civil & Equipment Cost	1719.00
	(e). Total capital cost for container handling service (a+b+c+d)			19284.12
	Total Capital cost of the Project (I) + (II)			33314.12
III	Operating Cost Estimation			
		Norms		Rs. in crores
	(a). Power Cost	8KWH per TEU* Prevailing unit rate	8KWH*Rs 8.00 per unit.	189
	(b). Fuel	4 Litres per TEU* Prevailing unit rate	4 Litres *Rs 36.00 per Lts	566
	(c). Repair & Maintenance			
	- Civil Assets	1% of Civil assets	1% of Civil assets	60
	- Equipment	2% of Cost of Equipments and electrical cost	2% of Equipment cost & IT system	231
	(d). Insurance	1% of Gross fixed assets	1% of Gross fixed assets	175
	(e). Depreciation	As per Companies Act	As per Companies Act	1413
	(f). Licence Fee	As per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Port Trusts	Rs.2606 per 100 sq. mtr per month	281
	(g). Other Expenses (for terminals having more than 0.5 million TEUs)	10% of Gross fixed assets value	10% of Gross fixed assets	1754
	Total operating cost (a to g)			4669
IV	Annual Revenue Requirement ARR			
(i).	Container Handling Services			
	(a). Total operating cost			4669
	(b). Return on Capital Employed @ 16%			3081
	(c). Total Revenue requirement			7760
	Apportionment of Revenue Requirement			
	(a). Container Handling Charges	90%	90%	6975
	(b). Storage Charges	7%	7%	542

	(c). Miscellaneous Charges	3%	3%	232
	(d). Total Revenue requirement		100%	7748
(ii).	Berth hire			(in crores)
	(a). Operating cost			
	(i). Maintenance Cost	1% of capital cost	1% of capital cost	140.68
	(ii). Insurance cost	1% of capital cost	1% of capital cost	140.68
	(iii). Depreciation	3.34% of capital cost	3.38% of capital cost	475.22
	Total Operating Cost. for berth hire service			756.42
	(b). Revenue requirement from berthing service			
	(i). Operating cost			756.42
	(ii). ROCE at 16% of Rs.14060 millions			2248.57
	Total Revenue requirement			3004.99

(iii). Scale of Rates

The CHPT has drawn up the proposed draft Scale of Rates based on the tariff structure in the existing Scale of Rates of the CCTL. Main points made by the CHPT in framing Scale of Rates for container handling, storage charges, miscellaneous services and berth hire are summarised below:

A. Scale of Rates for container handling.

- (i). The present Scale of Rates of CCTL which is effective from 9 December 2008 prescribes rates under the eleven tariff heads.
- (ii). An analysis of the tariff under each of these groups shows that the charges are prescribed for each activity and the activities are broken into miniscule level which makes the charging system more cumbersome. Moreover, such division is not the practice in BOT terminal functioning in JNPT and the recent publication of upfront tariff by TAMP for TPT and JNPT terminals also do not have such detailing of activities and charges prescribed. Therefore, it is proposed to rationalise the activities and prescribe the activities in tune with the TAMP's order on fixing upfront tariff for BOT terminals. Accordingly, the following are the activities prescribed for the standard terminal:
 1. Handling at quay and transportation from quay to container yard or vice-versa and lift on/lift off at container yard from the internal transfer vehicle.
 2. Handling at container yard to load onto truck or vice-versa (direct delivery/export intake).
 3. Handling at container yard to load onto internal truck and transport to railway yard and load onto flat or vice-versa.
 4. Handling Transshipment container.
 5. Shifting container within vessel restow without landing.
 6. Shifting container within vessel restow via quay.
 7. Handling hatch cover without landing on quay.
 8. Handling hatch cover with landing on quay.
 9. Reefer connection per 4 hrs or part thereof.

10. Shifting container from one place to another place within yard for onshore inspection or for any other purpose.
11. Lift on and Lift off (charge).

- (iii). The volume of container handling under each of the above proposed activities and the rate for each of them will form the basis for deriving the SOR.
- (iv). As part of the rationalisation of tariff, the following criteria is followed while framing the SOR:
 1. No distinction will be made between LCL and FCL containers.
 2. The normal containers and reefer containers will be grouped together.
 3. The charges for 40 ft. container will be 1.5 times the rate for 20 ft. container.
 4. The charges for container of length more than 40 ft. will be 2 times of the rate for 20 ft container.
 5. At CCTL the ratio between the rate prescribed for handling the hazardous and OOG container at the quay is 1.25 times the rate prescribed for normal container. The same ratio will be adopted while prescribing the bundled rate for the standard terminal.
- (v). On the basis described above, the ARR taking into account the SOR of CCTL as the base is worked out. This value is found higher and hence required to be reduced by 0.70993 times. Accordingly, this correction factor is applied and SOR for the standard terminal is arrived at and furnished.

B. Scale of Rates for storage

The present status of dwell time for various types of containers is not available from CCTL as there is some dispute on this issue. Hence, in the absence of such data it is considered prudent to adopt the present SOR for dwell time charges of the CCTL with due application of the multiplication factor arrived at for container handling operations. Accordingly, the rates are worked out and furnished.

C. Scale of Rates for Miscellaneous Services

There are various miscellaneous services rendered by the terminal other than those covered under handling and storage. Adopting the same principle applied to arrive at storage charges, the charges for miscellaneous services are worked out.

D. Scale of Rates for Berth Hire

- (i). The civil construction cost for berthing activities is estimated at Rs.1406.00 crores. The revenue requirement for berthing activities on the basis of the estimated capital cost is worked out as per TAMP guidelines.
- (ii). As the standard terminal is expected to handle vessels of size upto 18000 TEUs, percentage of volume of TEUs that will be carried by vessels of

various sizes (demarcated by length) is furnished. This percentage share is based on assumptions.

- (iii). The average parcel size for each category of vessel type is estimated based on the current trend obtained from CCTL. Berth hire per GRT per hour is Rs.2.0314.
- (iv). The above value is higher as compared to the other terminals due to the break water cost having taken into account. In normal terms, the break water construction cost is to be recovered through port dues. However, as CHPT will levy either additional or separate port dues for the vessels calling at this new terminal, another levy of port dues by BOT operator is considered not appropriate. As the charges (whether in the form of port dues or berth hire) is to be paid by the vessel owner / agent i.e. by the same user, it is proposed that the cost of break water be recovered from berth hire only.

2.2. In continuation of its proposal dated 12 November 2009, the CHPT has mentioned that the consultant for the MCT project has considered the rates adopted for the 2nd container terminal as approved by TAMP for estimation of operating cost.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal from the CHPT was forwarded to the users / user organisations, and potential bidders for their comments. The comments received from the various user / user organisations / bidders were forwarded to CHPT as feedback information. The CHPT has responded to the comments of the users / bidders, as decided at the joint hearing in this case.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information / clarifications. The CHPT has furnished its reply. The queries raised by us and reply of the CHPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply of CHPT
I.	General	
(i).	(a). The report of the consultant for upfront tariff formulation has made a mention that the Chennai Port Trust (CHPT) desires to work out the upfront tariff for the proposed MCT as specific to the project. CHPT to note that in terms of Clause 2.2 of the tariff guidelines of February 2008, the tariff cap to be prescribed by the Authority would be applicable to all the projects to be bid out for container handling operations at the CHPT during the next five years.	This Guideline will be adhered to.
	(b). The Report of the consultant states that there will be two tariff proposals specifying the Scale of Rates (SOR) for the standard terminal and another for the proposed MCT. We have received one proposal and it is presumed that the CHPT endorses the SOR filed alongwith the proposal is for the standard container terminal.	The scale of rates filed along with the proposal is for the Mega Container Terminal.
(ii).	The proposal of the CHPT in reference is to fix upfront tariff cap for container terminal based on the proposed development of 2000 meters of quay in the extended harbour on the north eastern side of the existing harbour. The CHPT to explain the rationale	The present and future generation Container Vessels will be having a length of around 300 meters and above. Normally three berths configuration of approximately 1000 meters length form a Terminal. The present two Terminals at Chennai Port Trust are having a length of about

	behind considering the quay length of 2000 meters as the configuration for a standard terminal at CHPT.	900 meters each. On this basis, 2000 meters length is being considered taking into account the future generation Container vessels.
(iii).	CHPT to confirm as to whether the basic features and the terms of concession applicable to the project of development of 2000 meters of quay will be similar to the future container handling projects at CHPT.	The present Mega Container Terminal project will commence its commercial operation after three years from the date of entering into the Concession Agreement, and the Terminal will require certain period of time to attain the Capacity expected for the Terminal. Hence, at this stage, it is pre-mature to say whether the same standard will apply for future Container handling projects also.
(iv).	CHPT to confirm whether the reclamation of land about 90 hectares envisaged for the project of 2000 meters of quay length will be a feature for the future container handling projects also.	The quantum of land required to be reclaimed will depend on project size. As clarified in the earlier point, this can be decided only in the future.
(v).	The CHPT has stated that two break waters will be constructed at an estimated cost of Rs. 963 Crores to develop a harbour basin and the proposed MCT will be constructed within this newly developed basin, and, construction of the breakwater is to be undertaken by the BOT operator. In this context, CHPT to confirm that the MCT operator will be the sole beneficiary of the two breakwaters.	The Port, as the Concession Authority, has full right to develop any non competing facilities, without affecting the maneuverability to handle cargo on both the breakwaters created according to the Concession Agreement prepared for this project.
(vi).	<p>About 90 hectares area behind the berth is proposed to be reclaimed. In this regard, CHPT may clarify the following:</p> <p>(a). It is seen from the estimation of license fee payable by the BOT operator to the CHPT that the entire 90 hectares will be allotted to the operator. Clarify and establish whether 90 hectares of area is the standard followed by the international container terminals for a quay length of 2000 meters.</p>	<p>For any Standard Container Terminal, the depth of the backup area required will be to the tune of 400 to 500 meters. Hence, the area of 90 hectares (2000 m x 450m) conform to the International Standards.</p>
	<p>(b). Out of about 90 hectares of reclaimed area, 70 hectares area is considered as stack yard area in the calculation of optimum yard capacity. CHPT may furnish the details of utilization of the remaining 20 hectares with justification.</p>	<p>The remaining 20 hectares will be utilized for the following facilities:</p> <ul style="list-style-type: none"> Administrative Building Work shop Sub-Station Gate complex Exchange yard Utilities, Fire fighting Customs and Other miscellaneous facilities
(vii).	For the purpose of assessment of upfront tariff for the container terminal, the CHPT has deviated from some of the norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008. The port has estimated Annual Revenue Requirement (ARR) and furnished the proposed draft Scale of Rates (SOR). In this regard, the CHPT to note / clarify / furnish the following.	
II.	Yard Capacity	
(i).	Given the 20,000 ground slots for 70 hectares area (286 ground slots per hectare) and following the formula given in the upfront	The yard capacity calculated, given in the proposal, as 3,930,770 TEUs is correct taking into account the average stack height as 3. Though the

	<p>tariff guidelines of February 2008, the optimal yard capacity works out to 45,85,897 TEUs instead of 39,30,770 TEUs arrived at by CHPT. In that case, the quay capacity which is estimated at 39,85,800 TEUs appears to be the limiting factor.</p> <p>If 360 TEUs per hectare is considered as ground slots, as in the case of fixation of upfront tariff for the container handling terminal at the New Mangalore Port Trust (NMPT) recently decided by the Authority and given the optimal quay capacity of 39,85,800 TEUs, the storage area required works out to around 56 hectares. Even if on a presumption that after allocating the 20 hectares area for auxiliary purposes, it appears that allocation of 90 hectares area appears to be on the higher side considering the optimal capacity. It is also to be noted that the entire 90 hectares area is available only after spending considerable expenditure on reclamation and hardening the reclaimed area. In view of this position, the CHPT is to review the estimated area of to be reclaimed and the land sought to be earmarked for storage of containers.</p>	<p>calculation of yard capacity has been done on the basis of average stack height as 3, it was erroneously indicated as 3.5 in the text. The ground slots of 286 per hectare has been adopted for calculation of Optimal quay capacity based on the value given for the JNPT Terminal by TAMP.</p> <p>As per this requirement of ground slots per hectare, the allocation of 90 hectares of land is reasonable and is required.</p>
(ii).	The CHPT has considered an average stack height of 3 as against the norm of 2.5. Please explain the reasons for deviating from the norm. In this context, the CHPT to furnish the actual stack height of containers that prevailed at the private terminals operated at the CHPT during the last three years.	The average stack height of 2.5 as per TAMP Guidelines is acceptable for standard terminals of 300 Mtrs. length, but for Terminals of Mega size, such as the one being planned with 2 Kms. length, the size of the vessel that will be calling at the Terminal and the parcel size of each vessel is much higher compared to the values for a smaller terminal. Hence, a higher average stack height of 3 has been adopted which also is the practice adopted in international terminals. Hence, the optimal yard capacity arrived as 39,85,800 TEUs in the upfront tariff calculation is justified.
(iii).	The CHPT to furnish the container mix viz., foreign containers, transshipment containers, coastal containers and others (over dimensional and hazardous containers) for handling at the optimal capacity. The break-up in terms of loaded containers, empty containers and reefer container under each of the above category of containers may also be furnished.	These details have already been furnished to TAMP and it is available in the working sheet. However, the same is being sent again.
III.	Capital Cost	
1.	<p><u>Civil Cost: (Excluding Berth):</u></p> <p>(i). (a). <u>Block Cost Estimate { Annex 6(A) }</u></p> <p>The CHPT has furnished details of the entire work to be carried out, both by the BOT operator and the port, for building the MCT in the Block Cost Estimate (Annex 6A). The Block Cost Estimate is an aggregate of the estimated capital cost of the BOT operator and the CHPT. In the said Block Cost Estimate some errors are noticed. For example, applying the unit rate of Rs. 0.8280</p>	<p>In Annex 6(A), the rate indicated is mentioned as Rupees in Millions which is actually Rupees in lakhs. If this correction is made, the amount shown in the last column is in order. The rate for Item 3(b) has to be taken as 0.0023 as against 0.0012. Similarly, against item no.4, the rate is 0.00115 and the calculated value for the quantity of 1,08,00,000m³ is Rs.1242 million. However, the rate is shown as 0.0012 instead of 0.00115 due to rounding of the last digit.</p>

<p>million to the quantity of 60,000 m² for construction of berth, the cost estimate for this item of work works out to Rs. 49680 million as against Rs. 4968 Million shown in the Annex 6A. (Refer item no. 1) Likewise, applying the unit rate of Rs. 0.0012 Millions on the quantity of 1,08,00,000 m³ for land reclamation, the cost works out to Rs. 12960 millions, whereas Rs. 1242.00 Million is shown in the said Annex 6A (refer item no.3). All the workings may be checked thoroughly and the relevant Annexes may be revised suitably.</p>	
<p>(b). <u>Bloc Cost Estimate - BoT works (Annex-6C)</u></p> <p>(i). Since the proposal for upfront tariff fixation for the proposed MCT is expected to be disposed of within a short span of time in the year 2010, the escalation in the upfront tariff will be applicable from the year 2011 with reference to the upfront tariff fixed in the year 2010. Therefore, the CHPT to ensure that the unit rates considered in the estimation of civil cost are closer to the market rates prevailing at the end of the year 2009.</p>	<p>The Tariff proposal has been sent based on the estimate already given to the bidders at the time of RFQ and to the Government while submitting the PPPAC Memo.</p>
<p>(ii). In respect of other items of civil construction cost, namely providing road facilities, railway facilities and other infrastructure facilities etc., CHPT has estimated the cost on Lump Sum basis. The CHPT may confirm whether the estimates made on lump sum basis reflect the market position prevailing in the years 2009 and furnish copy of the Budgetary quotations.</p>	<p>The lumpsum provision reflects the market position prevailing in 2009.</p>
<p>(iii). CHPT to furnish the details of "Special Establishment Charges" and the estimate in this regard may be justified.</p> <p>(iv). The basis for apportionment of the aggregate sum of "Special Establishment Charges (Rs.73.14 Million) to civil cost for container handling (Rs.11.00 million), civil cost for berth hire (Rs.36.00 million) and equipment cost (Rs.26.14 million) to be furnished.</p> <p>(v). Likewise, "contingencies and work charged establishment cost" estimated at around 5% of the sum total of the civil cost to be justified.</p>	<p>"Special Establishment Charges" are provided at 0.25% of the total cost and is the norm adopted by Chennai Port Trust.</p> <p>It is worked out on the basis of 0.25% of cost of each of these items.</p> <p>Contingency and the work charged Special Establishment cost is taken as 5% as per the norms normally adopted for project work at Chennai Port Trust.</p>
<p>(vi). CHPT to furnish the basis for apportionment of 25% of berth construction cost to container handling and 75% of berth construction cost to berth hire, out of the total amount of Rs.4968 millions.</p>	<p>For calculation of the capital cost of container handling equipments, only 25% of the Berth cost has been apportioned and the balance 75% is apportioned towards annual revenue requirement for berth hire. The cost towards construction of the berth need to be considered both for container handling as well as for berthing of the ship. For the</p>

		purpose of container handling, only the apron cost has been considered, which is approximately about 25%.
2.	Civil Cost (Berth) (i). (a). The dredging of channel and Harbour basin, among certain other works, is to be undertaken by the CHPT. However, in the Block Cost Estimate (Refer Annex 6A) the dredging cost requires to be shared by the BOT operator also. But, the cost of dredging is not considered by the CHPT in the estimates of capital cost of berth. The position may be clarified.	It is clarified that the entire dredging cost will be borne by CHPT only. Accordingly, the entire cost has been taken into account under the share of CHPT in Annex 6(B). However, the quantities are separately indicated in order to use the same figure for the reclamation behind the diaphragm wall. So, no cost of dredging is accounted under the BOT Operator's cost.
	(b). CHPT to note cost of dredging alongside the berth can only be considered in the capital cost of both for calculation of Berth Hire, as stipulated in the upfront tariff guidelines of 2008.	
	(c). In case, a portion of the dredging cost is to be borne by the BOT operator, for dredging along side the berth, the reason for considering the unit rate (Rs. 0.0023 Million per M ³) of dredging for BOT operator at double the unit rate (Rs.0.0012 million per M ³) considered for CHPT may be clarified with justification (Refer Annex 6A).	As the dredging cost is borne by CHPT only, this does not arise.
3.	Equipment cost: (i). The CHPT to furnish budgetary quotations in support of the unit rate considered in the estimation of equipment cost. It may be confirmed whether the applicable taxes and duties are included in the estimated unit cost.	The rates adopted in the estimate have been scrutinized and found to be valid during the end of 2009. Though the budgetary quotations are not available for certain item, the estimate are drawn up broadly based on the experience of IIT during its association with other port project like the recently commissioned Second Container Terminal at Chennai Port for Quay Cranes, RTG, etc., and multi-purpose berth at Ennore Port which is under construction for berthing structure. Considering the high cost of equipment, major equipment manufacturers are not inclined to respond in writing to requests for providing budgetary quotations. However, the rates adopted in the present estimate include applicable taxes, levies and were arrived at based on discussions with major international equipment manufacturers. It is also confirmed that the estimate costs based on LS basis are reasonable and reflect the market position prevailing during 2009.
	(ii). The norms of the upfront tariff guidelines prescribe provision of three number Rubber Tyred Gantry Cranes (RTGs) for each quay crane (QC). The CHPT envisages provision of 20 QCs. In that case, 60 RTGs may be required. The reason for considering less number of RTGs (50) against the norm of 60 RTGs in the estimation of equipment cost may be clarified.	
	(iii). Rail mounted Gantry Crane (RMGC) is one of the container handling equipments prescribed in the normative equipment level	Based on the guideline of the 3 RTG Crane for 1 Quay Crane, 50 Nos. of RTG provided will be adequate for requirement of Mega Container Terminal. RMGC is not considered in the equipment list for the Mega Container Terminal since, both terminals currently in operation in Chennai Port Trust are not

	stipulated in the upfront tariff guidelines. The reason for not considering RMGC in the estimation of equipment cost may be explained.	using RMGC and hence RMGC is not envisaged in Mega Container Terminal.
	(iv). (a). The details of workshop equipment envisaged as a separate item in the estimated equipment cost may be listed out.	Regarding workshop equipment, considering the scale of equipment proposed at the Mega Container Terminal, a provision is made for workshop equipment to enable on-site servicing of the cranes and yard equipments for periodical and breakdown maintenance. Hence, a general provision of not more than 0.5% of the equipment cost is adopted.
	(b). The upfront tariff guidelines do not envisage provision of workshop equipment. The proposed provision of workshop equipment may be justified supported by budgetary quotation for the lump sum of Rs. 37.50 Millions considered in the estimate.	
4.	Operating cost (Containers) (Annex-10): (i). CHPT may confirm whether the rate per unit of power (Rs. 6.00) and the rate per litre of fuel (Rs. 36.00) considered by it in estimation of power and fuel cost are prevailing market rates.	It is as per the prevailing market rate.
	(ii). The CHPT has considered Repairs & Maintenance cost (R&M cost) for IT equipments in addition to the R&M cost estimated for Mechanical & Electrical Equipments. The upfront tariff guidelines of 2008 do not provide for R&M cost of IT equipments. The CHPT may justify the R&M cost for IT equipments estimated at 2% of IT system cost.	IT Equipments have to be considered as part and parcel of Mechanical and Electrical equipment and as such, 2% of the R&M cost is applicable to IT Equipments also. In Annex 10, instead of showing both together, it is individually shown.
	(iii). (a). In the estimation of insurance cost, the CHPT has considered an amount of Rs. 17,535 million which is the aggregate amount of the estimated civil cost, equipment cost and IT system cost (Refer Annex 9). The reason for not taking into account the remaining item of "other cost" (Rs. 1719 millions) of the capital cost in the estimations of insurance cost may be clarified. (b). Likewise, the reason for not considering the "other cost" (Rs.1719 million) of the capital cost in the estimation of other expenses may be clarified.	"Other cost" represents all other miscellaneous cost including Financing cost and interest during the construction phase. As indicated by TAMP this has to be accounted. Taking this into account the cost is revised and revised values are given.
IV.	License Fee:	
	(a). The CHPT has considered the rate applicable for open space for estimation of license fee payable by the operator to the CHPT. In this context, it is to be noted that the 90 hectares area is required to be reclaimed by the BOT operator at his cost and spending further considerable amount on hardening the reclaimed area. That being so, the rationale behind equating the license fee applicable for open space with that of license fee for reclaimed area, considering the cost involved in reclamation of land at the cost of the BOT operator, may be explained with justification.	Once the area is reclaimed the land becomes the property of the Port and hence the License fee is leviable for the area reclaimed. In view of this the License fee applicable for the open space has been considered.

	(b). The tariff item in the existing scale of Rates of CHPT for levy of license fee for open space considered for estimation of license fee at Rs. 2606.00 per calendar month or part thereof, for 100 sq. mtr. or part thereof may be quoted.	Refer Item 1(a) Scale 1 miscellaneous charges of Chapter VI of the Scale of rates and after applying the escalation as per the new land policy guideline issued in 2004, the rate has been arrived at. [CHPT has furnished detailed workings]
V.	Operating cost (Berth) [Annex 13 A] The CHPT has estimated depreciation at 3.38% of the civil cost. The depreciation rate prescribed in the Companies Act for civil structure is 3.34%. Therefore, the estimated depreciation may be reviewed.	The depreciation calculation will be revised by taking 3.34% only and the error is rectified.
VI.	Scale of Rates	
A.	Scale of Rates for container handling activity (i). In the working sheet for calculation of Scale of Rates for container handling activity furnished by the CHPT, it is seen that the CHPT has presumed the container mix obtaining at the CCTL. However, it appears from the working sheet that the ratio of the loaded and empty boxes in the respective sizes (20', 40' 45') of boxes is not based on the position obtaining at the CCTL. The CHPT to furnish the basis for adoption of the ratio of loaded and empty boxes in the respective sizes of boxes for the standard container terminal.	The basis for arriving at the ratio of loaded and empty boxes is furnished. CHPT has modified the percentage share of various types of containers reportedly based on CCTL values.
	(ii). The CHPT has taken the existing Scale of Rates of CCTL as base to formulate the Scale of Rates for the proposed standard container terminal. In the process, the CHPT has grouped the itemised rates existing at the CCTL and has proposed the draft Scale of Rates accordingly. Incidentally, some tariff items for container handling activities at the CCTL are dollar denominated rates. In this context, the CHPT to furnish break-up for the rates considered for all type of containers like Normal, Reefer, Hazardous, OOD, transshipment and Restow to determine the Annual Revenue Requirement (ARR) for the estimated capacity of the standard container terminal at the rates existing at the CCTL giving reference to the tariff item in the existing Scale of Rates of CCTL. The exchange rate considered for conversion of the dollar denominated tariff in Indian rupees in the existing Scale of Rates of CCTL may also be furnished.	The CHPT has furnished the details.
	(iii). The CHPT has not furnished the container mix under foreign and coastal categories, which may be furnished.	As per the details furnished by CHPT, only 20' containers are found at 4.20% of total traffic of 20' containers.
	(iv). The CHPT has proposed concessional rates for handling coastal containers. The estimated Annual Revenue Requirement (ARR) from container handling activity is to be realised from handling foreign and coastal containers. That being so, the concessional rate for coastal containers	The CHPT has furnished the details. It has captured the income realizable from handling 20' coastal containers.

	should be determined taking into consideration the share of the estimated volume of coastal containers and suitable adjustment in the rate for handling foreign containers. The CHPT is accordingly to revise the working sheet furnished by it for calculation of Scale of Rates for container handling activity and furnish, capturing the income realizable from handling coastal containers.	
	(v). With reference to the calculation of income arising out of handling the container at yard, CHPT furnish the basis for the following: (a). Volume at 0.4% and 0.3% of 20' and 40' container respectively for the activity of movement of containers from container yard to truck or vice versa.	The CHPT has furnished the basis.
	(b). Volume at 0.5% and 0.4% of 20' and 40' containers respectively for the activity of movement of containers from container yard to Flat or vice versa.	
B.	<u>Scale of Rates for storage charges</u> (i). The CHPT has adopted the rates of storage charges prescribed in the existing Scale of Rates CCTL maintaining the free dwell time as obtaining at the CCTL with application of multiplication factor worked out for container handling operation on the ground that the present status of dwell time for various types of containers is not available from CCTL. In this context, the CHPT to clarify / furnish the following:	
	(a). The working sheet furnished by CHPT for calculation of Scale of Rates is with reference to the income arising out of the container handling activity at quay and at the container yard. The multiplication factor of 0.70993 derived by the CHPT is also the ratio between the estimated ARR from container handling activity (90% of total estimated ARR) and the handling income at the CCTL rate for the projected optimal capacity of 3930,770 TEUs. In short, the workings do not take into account either the storage income at the storage rate obtaining at the CCTL or the estimated ARR of Rs.542 millions from storage charges. That being so, the application of multiplication factor on the existing storage rates as obtaining at the CCTL to determine the storage charges for the containers does not appear to be correct.	For calculation of the storage income at the storage, the rate adopted by CCTL has been considered. The data on dwell time of various types of containers (Both import & export) are not available from CCTL which has been explained in the proposal. The storage charges of CCTL in their SoR is based on the dwell time of various containers stored in the container yard and hence reflects the actual position prevailing in the CCTL terminal. The revenue realization is 7% from storage and that from container handling is 90%. Hence, when the present CCTL tariff is accounted to calculate the container handling revenue and to arrive at the multiplication factor the same multiplication factor can be used to arrive at the storage revenue. On this basis, the storage charges of CCTL is moderated by the same multiplication factor to arrive at the SoR for storage.
	(b). Detailed calculation to show that the revenue at the storage charges proposed in the draft Scale of Rates for different categories of containers would	The working sheet has been revised to take into account the coastal containers. As per the details obtained from CCTL, only 20 ft. containers are found in coastal container traffic and this volume has been considered.

	match the ARR of Rs.542 Million estimated from the storage service to be furnished. The percentage of traffic likely to fall in each time slots for each category of containers assumed in the calculation may be indicated explaining the basis for such assumption.	The rates are based on assumption considering the local conditions prevailing.
	(ii). The exchange rate considered for conversion of the dollar denominated storage charges obtaining at the CCTL Scale of Rates in Indian Rupees for prescription of storage charges may be furnished.	The exchange rate for consideration for conversion of the dollar obtained from the CCTL scale of rates is Rs.46.10 per \$ (as on 22.1.2010).
C.	Scale of Rates for Miscellaneous Charges The position explained by us in respect of the methodology followed by CHPT for framing Scale of Rates for storage charges is equally true with reference to the Scale of Rates for miscellaneous services proposed by CHPT. The CHPT is, therefore, to furnish a detailed calculation to show that the revenue at the proposed tariff for miscellaneous services proposed to be offered will match the estimated ARR of Rs.232 millions from the miscellaneous services.	As the miscellaneous charges are considered only at 3%, the detailed calculations were not carried out as this type of services are difficult to estimate at this juncture.
D.	Conditionalities The CHPT to include the common conditionalities relating to coastal concession, interest on delayed payments / refunds, etc., as available in the Scale of Rates of other container handling terminals in the major ports.	The following conditionalities are incorporated in the SoR: (a). Coastal Concession: The Cargo/Container related charges for Coastal containers are worked out at 60% of the normal Cargo/Containers related charges. (b). Interest on delayed payments /refunds: (i). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds. (ii). The rate of penal interest will be 14.25% per annum. The penal rate chosen will apply to both the operator and other port-users equally. (iii). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later. (iv). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
VII.	Calculation of berth hire:	
(i).	Furnish the basis for the average GRT considered for each vessel type taken into account in the calculation for upfront berth hire.	The average GRT is given in Annexure 13-C. [However, the basis for the average GRT is not furnished]

(ii).	Confirm that the average parcel size of the vessel assumed in the calculation of upfront berth hire reportedly based on the current trend and the likely technological development in container shipping.	The details as per the requirements specified in TAMP observation are confirmed.
(iii).	Confirm that the number of RMQCs deployable is considered at the optimum feasible level.	
(iv).	Workings may be furnished for the number of hours of operations shown in the calculation of berth hire charges.	[Workings for the number of hours of operation are not available in the working sheet furnished by CHPT]
(v).	The number of hours of operation for each vessel type has been scaled up by addition of 3 hours for each vessel type for calculation of GRT hours. The reason for addition of 3 hours may be explained with justification. There appears to be errors in deriving the GRT hours for each vessel type, which may be rectified.	The 3 hours has been added for the time lapse on account of : (a). Berthing a Vessel in a berth on the commencement of operation (b). The completion of operation and the re-berthing of the vessel
(vi).	(a). The CHPT has not proposed berth hire charges for coastal vessels. The port has also not furnished vessels mix under foreign and coastal categories. Please furnish. (b). The Authority is mandated by Government direction to prescribe concessional berth hire charges for coastal vessels at 60% of berth hire charges for foreign going vessels. The existing ARR from berth hire charges is to be realised from handling foreign and coastal vessels. That being so, the concessional rate for coastal vessels should be determined taking into consideration the share of the estimated traffic of coastal vessels and suitable adjustment in the rate for handling foreign cargo.	CHPT has furnished draft Scale of Rates including the Scale of Rates for levy of berth hire charges.
(vii).	The draft Scale of Rates furnished by CHPT does not contain Scale of Rates for levy of berth hire charges. The CHPT to include a separate schedule in the draft Scale of Rates for levy of berth hire charges, both for foreign and coastal category. Conditions relating to levy of berth hire charges, as available in the Scale of Rates of other upfront cases for container handling decided by the Authority at JNPT and NMPT should also be included.	The scale of rate is appended.

5. A joint hearing in this case was held on 11 January 2010 at the CHPT premises in Chennai. The CHPT made a power point presentation on their proposal and also touched upon the main observations made by the users and potential bidders. At the joint hearing, CHPT and the concerned users / organisation bodies and prospective bidders have made their submissions.

6.1. The CHPT has stated that taking into account all the changes indicated by the CHPT in its response while providing additional information / clarification, the CHPT has furnished revised proposal dated 4 February 2010 after joint hearing for consideration. The modifications noticed in the revised proposal as compared to its original proposal are given below:

(Rs. in Crores)			
Sl. No.	Particulars	Original proposal of November 2009	Revised proposal of February 2010
1.	Capacity (in TEUs)	3930770	3930770
2.	Capital Cost	3331.41	3331.11
3.	Operating cost of terminal	466.90	503.00
4.	ROCE at 16%	308.10	308.10
	Revenue Requirement for container handling	775.00	811.00
5.	Apportionment of Revenue requirement for container handling		
	(a). container handling charges	697.50	729.90
	(b). Ground Rent charges	54.30	56.80
	(c). Miscellaneous charges	23.20	24.30
	Total Revenue Requirement	775.00	811.00
6.	Correction factor to derive the SOR for standard terminal from the SOR of CCTL	0.70993	0.86405
7.	(a). Operating and maintenance cost including insurance and depreciation of berth	75.642	75.080
	(b). Revenue Requirement from berth hire		
	(i). Operating & maintenance cost	75.642	75.080
	(ii). ROCE	224.957	224.960
		300.599	300.040

6.2. Subsequently, the CHPT vide its letters dated 22 February 2010 and 23 February 2010 has modified the calculations relating to estimation of GRT hours for coastal vessels and corrected the arithmetical inconsistencies in grouping of services. In its revised proposal dated 4.2.2010, the CHPT compared the 100% of the ARR, which is the aggregate of handling, storage and miscellaneous charges, with the handling income arrived at the CCTL rates and worked out the correction factor of 0.86405. Only 90% of the ARR is required to be compared with the handling income at CCTL rates. In the further revised proposal dated 23.2.2010 the CHPT has worked out the correction factor of 0.69241 comparing the 90% of the ARR with the handling income estimated by applying the CCTL rates.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received from the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal is for fixation of upfront tariff for container terminal proposed to be developed under PPP mode at the Chennai Port Trust (CHPT).

As per Clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trusts of February 2008, the tariff caps to be prescribed now shall apply to all the projects to be bid out for container handling operations at the CHPT during the next five years. The CHPT has acknowledged this position.

- (ii). Subsequent to the joint hearing, the CHPT has made some modifications which are primarily to remove arithmetical inconsistencies in its original proposal dated 12 November 2009 as explained by the port while furnishing additional information / clarifications. The revised calculation furnished by the CHPT alongwith the information / clarifications furnished during the processing of this case is considered in this analysis.
- (iii). It has to be recognized that the upfront tariff fixation need not necessarily follow the project parameters but is based on certain pre-decided standards and norms. In JNPT, upfront tariff was set considering a standard terminal configuration for 1000 meters quay length. In this case, the consultants of CHPT had suggested both the options i.e., a standard configuration of 1000 meters and the project specific parameters. The port has chosen to adopt the second option to base the tariff proposal. The reasons adduced by the port for its choice are, however, vague. Nonetheless, it is to be recognized that this project involves not only development of container terminal but also construction of breakwater, the cost of which can only be appropriated artificially to a standard terminal of 1000 meters. Since the breakwater is reportedly designed to cover the terminal of 2000 meters, this analysis takes into account the parameters related thereto.
- (iv). The BOT operator is required to bear the cost of construction of two breakwater at an estimated amount of Rs.963.00 crores and recover this cost through the levy of berth hire.

Rates for levy of port dues are already prescribed in the existing Scale of Rates of CHPT which is leviable by the CHPT on all the vessels calling at the CHPT. As the vessels calling at this proposed mega container terminal will be bearing the cost of the new breakwater through berth hire and may not utilize the existing breakwaters of CHPT, there is a case for prescribing a separate port dues leviable by CHPT on these vessels. This issue is, however, relevant while fixing tariff for CHPT. The issue is flagged now so that CHPT should bear in mind this aspect and formulate a suitable proposal at the appropriate time.

- (v). The proposal filed by the CHPT generally complies with the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26 February 2008. Deviations from the guidelines proposed by the CHPT are, *inter alia*, discussed in the following paragraphs:

(vi). Optimal Terminal Capacity

(a). Optimal quay capacity

Considering 20 quay cranes on the basis of one quay crane for every 100 meters of quay length and applying the norm for the productivity of the quay crane at 25 moves per hour, TEU to box ratio, the number of days of the working in a year as per the norms prescribed in the formula for determination of optimum quay capacity in the upfront guidelines, the CHPT has assessed the quay capacity at 39,85,800 TEUs.

(b). Optimal yard capacity

(i). Ground slots

90 hectares of area is proposed to be reclaimed and allotted to the terminal. The CHPT has clarified that 90 hectares of area for a quay length of 2000 metres conforms to the International standards. This is reportedly based on the requirement of the depth of backup area of around 400 mtrs. per meter of quay length. The CHPT has considered 70 hectares area as stack yard area in the calculation of optimum yard capacity and the balance

20 hectares area is earmarked for auxiliary services like gate complex, administrative building, sub station, utilities, fire fighting etc.

- (ii). The upfront tariff guidelines prescribe the norm for ground slots at 720 TEUs per hectare. The CHPT has estimated the optimal yard capacity at 3930770 TEUs taking into consideration the ground slots of 286 TEUs per hectare following the modification considered in the case of JNPT for determination of the yard capacity for its standard container terminal, the upfront tariff of which was decided by this Authority in the year 2009 vide Order dated 25 February 2009.

In the case of upfront tariff fixation for the container terminal at JNPT, though the ground slot was 286 TEUs per hectare was shown in the calculation, it did not influence the result substantially as the quay capacity remained as the limiting factor in that case.

In the case of upfront tariff fixation for the container terminal at New Mangalore Port Trust (NMPT) vide Order dated 30 December 2009, ground slots of 360 TEUs per hectare was considered which was based on the analysis of the NMPT with reference to the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between containers etc.,

As the logic put forth by the NMPT that 360 TEUs per hectare can be safely accommodated, same number of ground slots of 360 TEUs per hectare is considered in the instant case also.

- (iii). Average Stack Height

The upfront tariff guidelines specify an average stack height of 2.5. The CHPT has proposed the average stack height of 3 and the DP World has insisted to maintain the average stake height at 2.5. To a query posed, the CHPT has sought to clarify that the size of vessels and parcel size of each of vessels anticipated to call at the terminal will be much higher compared to the smaller terminals and the average stack height of 3 is reportedly the practice adopted in international container terminals. Based on the position reported by CHPT the average stack height of 3 is considered. Incidentally, some of the existing container terminals already achieve a stacking height in excess of 3.

- (iv). With reference to the deviation in ground slots and average stack height stated above, it is relevant here to mention that Clause 3.2 of the guidelines of February 2008 permits this Authority to make necessary adjustments in the norms based on the justification furnished by the concerned port trust, keeping in view the port specific conditions.

- (v). Average dwell time

The upfront tariff guidelines specify average dwell time for export container at 4 days and for import container at 2 days. As per the share of various containers obtaining at CCTL and considered by the CHPT, the import export ratio works out to around 51.40% and 48.60% respectively. In that case, the weighted average

dwelling time will be around 3.02 as against which the CHPT has considered the average dwelling time at 3.

(vi). The yard capacity based on the formula prescribed in the guidelines and subject to the modified norms of ground slots and average stake height, as explained above, the optimum yard capacity works out to 4952769 TEUs as compared to the port's estimates of 3930770 TEUs.

(c). As per the guidelines, optimum capacity of the standard container terminal is considered at 3985800 TEUs per annum being the lower of optimal quay and yard capacities, as against the optimal terminal capacity estimated by CHPT at 3930770 TEUs.

(vii). **Capital Cost**

The total capital cost of the proposed container terminal is estimated at Rs.3331.11 Crores of which Rs.1405.72 crores is allocable to berthing activity and Rs.1925.39 crores is estimated for container handling services, as explained below:

(a). **Berthing activity**

Norm for calculation of berth hire has not been specifically incorporated in the guidelines for fixation of upfront tariff for container terminals. This Authority has already recommended to the Government to follow the same methodology prescribed for iron ore, coal, multipurpose cargo and liquid bulk handling berths set out in the guidelines for this category also. As per the guidelines for above said terminals, the capital cost under berthing activity will comprise cost of construction of berth and cost of dredging, if any carried out alongside the berth as per the estimates by the Port Trust.

The total capital cost for berth hire services is estimated at Rs.1405.72 crores which includes Rs.372.60 crores towards 75% cost of construction of berth, Rs.963.00 Crores towards construction of two break waters, Rs.3.34 Crores towards special establishment charge at 0.25% of the estimated amount of Rs.372.60 Crores and Rs.963.00 Crores towards berth construction cost and breakwater cost respectively. The amount of Rs.1405.72 Crores also includes contingencies estimated at Rs.66.78 Crores at around 5% of the capital cost.

The CHPT has considered 75% of the cost of construction of berth under berthing services and the residual 25% has been considered for container handling facilities. The allocation of the capital expenditure to two different heads made by CHPT is considered as horizontal surface of the berth will be relevant for the container handling activity.

As brought out earlier, the cost of construction of two break waters is to the account of the BOT operator. It is not a general practice to account the breakwater related expenses in berthing activity. More so, the upfront tariff guidelines do not take into account cost of construction of break water for determination of upfront tariff for berth hire. A reference in this regard was made to the Government for advice, if any, on the matter. We have not received the response of the Government till finalization of this case. It is, however, understood that the Government has already cleared the project. Since the expenditure is to be incurred by BOT operator and berth hire is the only vessel related service in this case, there is no other option but to accommodate the breakwater expenses under berth hire.

The estimated ARR from levy of berth hire realizable by the BOT operator, therefore, includes the maintenance as well as return on the estimated capital expenditure of Rs.963 crores on construction of two break waters. The CHPT has reported that it has the right to develop any non competing facilities without affecting the maneuverability to handle cargo on both the break waters. In that case, the benefit of the two break waters will also accrue to the vessel calling at the new facility in future; and, such benefits will be without any additional investment relating to that facility.

If some other facility comes up at a later stage within the new breakwater, then the berth hire fixed for the mega container terminal needs to be reviewed, as it accounts for the entire cost of breakwater. The tariff for the new facility should be set duly factoring the allocable cost of breakwater and the berth hire for the mega container terminal will be revised keeping the Annual Revenue Requirement from Berthing as assessed now, unaltered. This will warrant the CHPT putting in place a proper mechanism for reimbursing the allocable cost by the operator of the new facility to the operator of the mega container terminal. CHPT may ensure inclusion of a proper condition in the License Agreement for mega container terminal for review of the berth hire rates at a later date and also condition in the Licensing for the new facility within the breakwater in reference, if and when developed.

(b). Container handling activity:

- (i). The estimated civil cost for container handling facilities includes the estimates for providing road facilities, railway facilities and other infrastructure facilities on lump sum basis. The port was asked to furnish documentary proof to support the estimates. However, no proof has been furnished. The port has confirmed that the lump sum provision reflects the market condition prevailed in 2009. The lump sum provisions as estimated by the CHPT are relied upon, as specified in the Guidelines.

With reference to the other capital cost of civil works like construction of berth, reclamation, hardening the reclaimed area, providing other infrastructure facilities, the DP World has expressed reservation about the inadequacy on some items like cost of detailed design and survey, cost of supervision, hardening of reclaimed area and cost of other infrastructure facilities, etc. The CHPT has relied upon the estimates of IIT-Madras which is reportedly based on the design and detailed project report prepared by them. The guidelines stipulates that the civil cost will be as estimated by the concerned port trust. The estimates of civil cost as estimated by the CHPT are considered in this exercise.

- (ii). The number of quay cranes, reach stackers and tractor trailers considered by the CHPT are in line with the normative level of equipment prescribed in the guidelines.

The norm prescribes three RTGCs for each quay crane. That being so, the required number of RTGCs will be 60 for 20 quay cranes whereas the CHPT has considered 50 RTGS. Some bidders have also pointed out this position. The estimates are reportedly broadly based on the experience IIT-Madras during its association with the port projects like the second container terminal at CHPT and the multipurpose berth at Ennore Port.

The normative level of equipment for a standard container terminal includes RMGCs. Based on the position obtaining at the existing container terminals at CHPT, where RMGCs are not used, the CHPT has not envisaged RMGCs for the proposed container terminal.

The position reported by CHPT with regard to the RTGCs and RMGCs is considered.

The CHPT has made a provision towards cost of workshop equipment for servicing of handling equipment. The proposed lump sum of Rs.3.75 Crores considered in the estimate by CHPT for workshop equipment is not supported by documentary proof, though the port was requested to produce the budgetary quotation. Further, the norms prescribed in upfront tariff guidelines do not provide for workshop equipment. In the upfront tariff cases for container handling at the TPT, JNPT and NMPT, no cost towards such equipments were considered separately. As such, this item is excluded from the equipment cost estimation.

The estimated capital cost for equipment includes special establishment charge at 0.25% and contingencies at about 5%.

The DP World has reservations on the unit rate of equipment considered by the CHPT in the estimates. Though, the CHPT could not provide documentary proof in support of unit rates, the estimates are drawn up based on the experience of IIT-Madras during its association with other port projects like the second container terminal at CHPT for quay cranes, RTG etc., and the multipurpose berth at Ennore Port. The port has confirmed that it has scrutinized the unit rates and it has found the unit rates valid as at the end of year 2009. It has further confirmed that the estimates include applicable taxes and levies.

The unit cost of quay cranes at Rs.30.00 Crores, RTGCs at Rs.8.00 Crores and reach stackers at Rs.2.00 Crores considered by the CHPT if seen along with the contingencies (5%) and special establishment charge (0.25%) compares well with the unit cost of quay cranes at Rs.32.50 Crores, unit cost of RTGCs at Rs.8.65 Crores and unit cost of reach stackers at Rs.2.41 Crores considered in the estimation of equipment cost for the standard container terminal at the NMPT which was decided by this Authority recently in December 2009 vide Order dated 30 December 2009

(c). IT System Cost and Other Cost

The capital cost for IT systems is estimated at 2% of the sum of the civil cost and container handling equipment cost which is as per the norms prescribed in the guidelines.

With respect to capital cost of other items, the consortium of VOTL & EPTL has suggested to make a provision at 30% of the capital cost. As pointed out by the CHPT, the provision of 10% for other items is as per the norm prescribed in the guidelines. The capital cost for other items is estimated at 10% of the sum of the civil cost and container handling equipment cost.

(d). Based on the above analysis, the aggregate capital cost works out to Rs.3326.68 crores as against Rs.3331.11 crores estimated by the CHPT.

- (viii). The CHPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost. The bidders have observed that 16% is quite low and stressed the need to enhance the ROCE upto 20% to make the project attractive and bankable. It is relevant here to mention that the rate of ROCE was reviewed by this Authority and it was decided to adopt ROCE at 16% for the year 2009-10 to determine tariff for major ports and private terminals. Hence, the Return on Capital Employed at 16% on the modified capital cost is worked out and the ROCE for container handling service works out to Rs 307.35 crores. The ROCE for berth hire service works out to Rs.224.92 crores.

(ix). Operating Cost:

A mention has been made by the CHPT in its letter dated 15 December 2009 that for estimation of operating cost the rates reportedly approved by this Authority for the second container terminal. If the CHPT refers to the second container terminal at CHPT, namely the Chennai International Terminals Private Limited (CITPL), it may be made clear that this Authority has not accorded approval for the operating cost at the CITPL. The estimation of operating cost for the MCT is discussed in the following paragraphs:

- (a). The CHPT has estimated the power cost at the consumption rate of 8 KWH per TEU as per the norm.
- (b). Consumption of fuel is considered at 4 litres per TEU as per the consumption norm prescribed in the guidelines. The unit cost of fuel considered by CHPT at Rs.36.00 per litre is modified to Rs.34.98 per litre to reflect the market rate prevailing at Chennai.
- (c). As per the norms, repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 2% on the modified capital cost of mechanical & electrical equipment and modified IT system cost.

The insurance cost is estimated at 1% of the modified sum total gross capital cost of civil, equipment and IT system cost.

- (d). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates for Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act, 1956. Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on container handling equipment cost and 16.21% for IT systems as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets.

While calculating depreciation, the other assets at 10% as prescribed in the guideline are duly taken proportionately under civil, equipment cost and IT system cost and depreciated

- (e). Lease rental is estimated for a total area of 9 lakh sq. mtrs. of land to be reclaimed including 2 lakh sq. mtrs. proposed to be allotted by the port for auxiliary services.

The guidelines stipulate the lease rental to be considered as per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Major Port Trust. A rate of Rs.2000 / 100 sq. mtr. / month is prescribed which is applicable for levy of licence fee for open space. The port has considered the base rate of Rs. 2000 fixed in the year 2000 and applied the year on year escalation factor of 5% per annum up to March 2004 and thereafter the year on year escalation has been considered at 2% as per the land policy guidelines of March 2004 issued by the Government and arrived adopted a rate of

Rs.2606 / 100 sq. mtr. / per month. The CHPT has furnished a detailed workings for the same.

- (f). The total operating cost based on the above analysis works out to Rs.500.87 crores as against Rs. 502.84 crores estimated by the CHPT for container handling service.
- (x). For estimating the operating cost for berth hire service, the CHPT has considered maintenance cost and insurance cost each at 1% and 3.34% of the capital cost of berth hire services.

As mentioned earlier, the norms for determination of capital & operating cost for berthing activity are not incorporated in the guidelines for fixation of upfront tariff for the services rendered at the container terminal. The matter has already been referred to the Government and the response of Government is awaited. The guidelines prescribed for other terminals for calculation of berth hire can be applied in this case also as done in the upfront tariff fixation of Container Terminals at JNPT and NMPT.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of asset will depreciate due to wear and tear also cannot be denied. While fixing upfront berth hire, this position was recognized and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the Annual Revenue Requirement from berthing service with reference to upfront tariff fixation of other Major Port Trusts including the proposed Container Terminals at JNPT and NMPT.

In view of the position explained above, 1% of the capital cost towards maintenance, the element of insurance cost at 1% and depreciation at 3.34% of the capital cost are considered while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

The total operating cost for berthing service based on the above analysis works out to Rs.46.96 crores as estimated by the CHPT for berthing services.

- (xi). The statement for fixing upfront tariff cap for container terminal in line with the above analysis is attached as **Annex - I**.

- (a). The total revenue requirement for the container handling activity works out to Rs.808.22 crores which is an aggregate of 16% Return on a capital cost (i.e. Rs.307.35 crores) and operating cost (Rs.500.87 crores).
- (b). The guidelines require 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 7% towards storage charge and 3% towards miscellaneous charge

Accordingly, Rs.727.40 crores is to be realised from container handling charges, Rs 56.58 crores from storage charge and Rs. 24.25 crores from miscellaneous charges to meet the total revenue requirement of Rs 808.22 crores.

- (xii). The guidelines do not prescribe any specific methodology for deriving unit rates in the Scale of Rates for different services from the revenue requirement. The container handling charges include tariff items for various services and further the rates differ based on the type and size of containers.
- (xiii). The Scale of Rates for upfront tariff is, therefore, to be drawn up by iteration taking the tariff structure and the pattern of various services offered by other similar functioning terminal as the base so as to achieve the normative annual revenue requirement. The same approach was adopted while setting upfront tariff for

container handling at Tuticorin Port Trust, Jawaharlal Nehru Port Trust and New Mangalore Port Trust.

- (xiv). (a). The CHPT has drawn up the Scale of Rates based on the tariff structure in the existing Scale of Rates of the CCTL. The itemized rates prescribed in the existing Scale of Rates of CCTL have been grouped to arrive at the composite rate for handling normal & reefer containers, hazardous & ODCs, empty containers, transshipment containers and restows.
- (b). Taking into consideration the container mix pattern obtaining at the CCTL, the port has proposed the container mix for the optimal capacity of the container terminal. Accordingly, applying the composite rates arrived at as explained in the previous paragraph, the CHPT has estimated the revenue for the optimal capacity. In the process, the CHPT has considered a volume of 0.90% and 0.70% of 20' and 40' loaded boxes of the optimal capacity as additional volume based on assumption and estimated an amount of around Rs.2.43 Crores as additional income for the purpose of assessing the revenue at CCTL rate for the optimal capacity of the terminal. The additional income is not considered as no separate tariff for this service is to be prescribed.

The revenue at the existing CCTL rates for the revised optimal capacity of 3985800 TEUs works out to Rs.1067.32 Crores as compared to Rs.1054.09 Crores estimated by the CHPT for the optimal capacity of 3930770 TEUs as proposed by them.

As brought out earlier, the ARR for the revised optimal capacity of 3985800 TEUs works out to Rs. 808.22 Crores for container handling services out of which a sum of Rs.727.40 Crores is required to be met from the levy of container handling charges. Comparing the estimated revenue of Rs.1067.32 Crores and the corresponding ARR of Rs.727.40 Crores, the ratio between these two sums works out to 0.68152. That being so, as per the methodology proposed by the CHPT, the composite rates arrived at by the CHPT requires to be adjusted by applying the factor of 0.68152. Incidentally, CHPT has proposed a correction factor of 0.69241.

- (xv). In the container mix pattern proposed by CHPT on the lines of container mix obtaining at CCTL, the CHPT has considered empties only in the category of normal containers. No empties in the category of transshipment containers has been considered by CHPT. However, while prescribing a single rate for loaded and empty transshipment containers cargo wharfage as per the existing rate of CCTL has also been included. Since cargo wharfage is not relevant for empty transshipment containers, the proposed rate for empty transshipment is suitably modified by excluding the cargo wharfage.
- (xvi). As stated earlier, the CHPT has proposed composite handling rates for all categories of containers. In the process, the composite rate of hazardous and over dimensional containers is worked at 1.25 times of the rate that is applicable for normal containers. However, 25% premium is not considered by CHPT on the wharfage element in line with the position obtaining at CCTL. At CCTL, 25% premium is applicable on handling charges only. In view of this position, the composite rates prescribed in the Scale of Rates for hazardous and ODCs will not exactly reflect 1.25 times of the composite rates of normal containers.
- (xvii). (a). The upfront tariff guidelines prescribe norms for dwell time of containers at 4 days for export and 2 days for import. The CHPT has proposed free days at higher level at 4 free days for export laden & empty containers and 3 free days for import laden & empty containers. The BOT operator may not be able to achieve the estimated ARR from storage charges if

more number of free days is prescribed than the dwell time as per norms. Therefore, the free dwell time for export laden & empty containers is modified to 3 days and the free dwell time for import laden & empty containers is prescribed at 2 days in line with the prescription made in the upfront tariff cases of container terminals at TPT, JNPT and NMPT. The dwell time proposed in the immediate succeeding slab is modified suitably.

(b). The CHPT has proposed free dwell time of 10 days for ICD loaded and empty containers, 30 days for transshipment containers, 15 days for shut out containers and 3 days in respect of change of status of containers to local delivery. The proposed free dwell time of the said category of containers is in line with the position obtaining at the CCTL.

(c). For deriving the unit rate of storage charge to meet the estimated revenue requirement of Rs.56.58 Crores, the CHPT has considered the multiplication factor of 0.69241 worked out for container handling operation on the ground that the present status of dwell time for various type of container is not available from the CCTL. In this connection, the DP World has termed the approach adopted by the CHPT as arbitrary. DP World which operates CCTL at CHPT could have furnished an alternate analysis based on the factual position which would have perhaps helped in considering its objection in an objective manner. The conversion factor as arrived at for determination of handling activity is considered for deriving the storage charges of the various category of containers

(xviii) Miscellaneous charges are proposed to be recovered through services provided for fixing of seal, lift on / lift off in the CY, charges for shifting the containers within the terminal, etc. The CHPT has applied the conversion factor derived to prescribe the container handling charges for proposing the miscellaneous charges. The port has not furnished any other working to show that the proposed rates will meet the estimated revenue requirement through levy of miscellaneous charges. Recognising that miscellaneous services constitute 3% of the total revenue requirement as per the norms prescribed and that they are not substantive services, the existing tariff prescribed in the Scale of Rates of CCTL are reduced by applying the conversion factor of 0.68152 which is required to maintain the normative level of revenue requirement.

(xix) It may be noteworthy that some of the container related tariff items and berth hire for foreign going vessels are prescribed in dollar terms in a few existing terminals. It has already been decided in other upfront tariff cases that prescribing dollar denominated tariff is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. Firstly, applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct. Secondly, the foreign exchange variation over the next 30 year can not be predicted. In case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. This Authority has, therefore, prescribed the upfront berth hire which is normally prescribed in dollar terms in rupee denomination. Following from this decision, all container related tariff and berth hire in this case also are prescribed in rupee terms.

(xx) The total ARR for the berthing services works out to Rs.299.99 Crore which is the aggregate of 16% return on capital cost (Rs.224.92 Crores) and operating cost (Rs.75.07 Crores).

(xxi) For the purpose of deriving the unit rate of berth hire from the estimated ARR from this activity, the CHPT has assumed six groups of vessels according to LOA. The percentage of volume of TEUs that will be carried by vessels of various sizes is based on the assumption of CHPT. The average parcel size for each category of

vessel is estimated reportedly based on the current trend prevailing at the CCTL. The assumption made by the CHPT about the various categories of vessels, percentage of volume of TEUs that will be carried by vessels of various sizes and the average size of each category of vessel are relied upon.

- (xxii). In response to a point raised by the consortium of VOTL & EPTL regarding number of moves of the quay crane in calculation of berth hire charges, though the CHPT has stated that it has considered 0.9 times of 25 moves, the number of hours of vessel stay at berth furnished by CHPT show that the port has derived the number of hours of vessel stay taking into account 25 boxes per hour adjusting the number of boxes by applying the TEU ratio of 1.3 to derive the moves in terms of TEUs and considering the optimum performance of the quay crane level at 70%, which works out to 22.75 moves per crane per hour, and; accordingly, the number of hour of vessel stay has been calculated for each vessel type.

The number of hour of vessel stay thus arrived at has been scaled up by addition of 3 hours for each vessel type for calculation of GRT hours to account for the time involved in berth and unberthing of the vessel. Since optimal working of 70% is already considered, the additional 3 hours has not been considered by us for calculation of number of hours of vessel stay at berth. In any case, no berth hire will accrue to the operator for the time of berthing / unberthing.

- (xxiii). The details of share of various containers obtaining at CCTL and furnished by CHPT indicates the share of coastal container at 4.20% of only loaded 20' container. However, the CHPT considered the coastal container in absolute terms (20515 TEUs) as reportedly obtaining at the CCTL instead of 4.20% of the share of the 20' loaded containers in the total optimal capacity of the terminal. When this discrepancy was pointed out, the CHPT vide its communication dated 22 February 2009 considered the coastal volume at 4.20% of the optimal capacity of the terminal, which does not fit into the approach adopted by the CHPT for determination of volume of coastal containers as per the position obtaining at CCTL. Therefore, the coastal volume is taken at 4.20% of the share of the 20' loaded container (97295 TEUs) in the updated optimum capacity of the terminal. The unit rate of berth hire will be Rs.2.25 per GRT per hour in case of foreign going vessels and Rs.1.35 per GRT per hour in case of coastal vessels. Calculation of berth hire charge is attached as **Annex - II**.

- (xxiv). Definition of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, day and week are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of CHPT and other private terminals operating at the major ports.

- (xxv). The conditionalities governing the levy of berth hire has been proposed as per the provision prescribed in the Scale of Rates of CHPT.

However, the rates and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing are not proposed. The rates and conditions for granting ousting priority berthing / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions approved in the Scale of Rates of CHPT.

- (xxvi). Recognising that conditionalities fixed now would be applicable for a time frame of 30 years, the provision relating to penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, is prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India in line with the provision prescribed in other upfront tariff cases decided by this Authority.

- (xxvii). Some of the proposed provisions which are not in line with the common prescription at other major ports / private terminals and the provisions of the revised tariff guidelines have been either been deleted or modified.

9.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are reportedly based on prevailing rate, it may be appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2010. A general note is prescribed in this regard in the Scale of Rates.

9.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

9.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

9.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

9.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Chennai Port Trust. If any action is to be taken against the private operator, the Chennai Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

9.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Chennai Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for the container terminal at Chennai Port Trust attached as Annex - III

RANI JADHAV, Chairperson

[No. ADVT. III/143/09-Envy.]

Annex-I

CALCULATION OF UPFRONT TARIFF FOR CONTAINER TERMINAL AT CHENNAI PORT TRUST

Sr. No.	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	Calculation furnished by CHPT	Estimates by CHPT in its original proposal dated 12.11.2009	Estimates by CHPT in its revised proposal dated 4.2.2010	Estimates by CHPT as per its revised proposal dated 23.02.2010	Rs. in crores
							Estimates modified by TAMP
I	Optimal Capacity						
(i)	Optimal Quay Capacity						
	A=Number of gantry developed for work	=Berth Length/100	=2000/100	20	20.00	20.00	20.00
	B=Number of working hours of gantry	=24*365 hours	=24*365 hours	8760.00	8760.00	8760.00	8760.00
	C=Average number of moves per gantry	=25 moves per hour	=25 moves per	25.00	25.00	25.00	25.00
	D=TUE ratio	=1.3	1.3	1.30	1.30	1.30	1.30
	E=70%	=70%	70%	0.70	0.70	0.70	0.70
	Optimal quay capacity=A*B*C*D*E TEUs			3985800.00	3985800.00	3985800.00	3985800.00
(ii)	Optimal yard capacity						
	G=Total ground slot in TEUs	=720 TEUs per Hectare	The 286 TEUs per Hectare	20000	20000	20000.00	25200
	H=Average stack height	=2.50	=3.00	3	3	3.00	3

Sr. No.	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	Calculation furnished by CHPT	Estimates by CHPT in its original proposal dated 12.11.2009	Estimates by CHPT in its revised proposal dated 4.2.2010	Estimates by CHPT as per its revised proposal dated 23.02.2010	Estimates modified by TAMP
	P=Period or number of days	=365	=365	365	365	365.00	365
	S=surge factor	=1.3	=1.3	1.3	1.3	1.30	1.3
	D=Average dwell time	=4 days for export & 2 days for import	=(4*50%+(2*50%*))	3	3	3.00	3
	Optimal yard capacity=0.7*G*H*P/S*D in TEUs			3930769.23	3930769.23	3930769.23	4952769
(iii).	Optimal capacity of the terminal- lower value of the			3930770.00	3930770.00	3930770.00	3985800.00
II	Capital Cost						
(i).	Berth Hire Service	Norms wherever prescribed		Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores
	(a). Civil cost	As estimated by Port Trust					
	(i). Construction of berth with diaphragm wall 2000 x 30 mtr (75%)			372.60	372.60	372.60	372.60
	(ii). Construction of break water			963.00	963.00	963.00	963.00
	(iii). Special establishment charge (0.25%)			3.60	3.34	3.34	3.34
	(iv). Contingencies 5%			66.80	66.78	66.78	66.78
	Total Cost for Berth Hire Services			1406.00	1405.72	1405.72	1405.72
(ii).	Container Handling facilities						
	(a). Civil Cost	As estimated by Port Trust					
	(i). Construction of berth with diaphragm wall 2000 x 30 mtr. (25%)			124.20	124.20	124.20	124.20
	(ii). Reclamation behind diaphragm wall (0.9 million m ² x 12 mtr)			124.20	124.20	124.20	124.20
	(iii). Hardening the reclaimed area 0.9 million m ²			207.00	207.00	207.00	207.00
	(iv). Providing road facilities			11.50	11.50	11.50	11.50
	(v). Providing railway facilities			23.00	23.00	23.00	23.00
	(vi). Providing other infrastructure including IT facilities, canteen, workshop, sub-station, fire fighting, utility, customs, admin. Buildings, etc.			57.50	57.50	57.50	57.50
	(vii). Providing electrification and water supply arrangements			23.00	23.00	23.00	23.00
	(viii). Special establishment charge (0.25%)			1.10	1.43	1.43	1.43
	(ix). Contingencies 5%			28.50	28.17	28.17	28.17
	Subtotal (a)			600.00	600.00	600.00	600.00
	(b). Container Handling Equipment						
	(i). Quay gantry Crane	1no. For 100 metres berth length	20	600	600	600	600
	(ii). Rubber Tyred Gantry Crane	3nos. For each Quay Gantry crane	2.5 for each	400	400	400	400
	(iii). Reach Stacker/ Top Lift Truck	1no. For 9 RTG's	1no. For 9 RTG's (Approx.)	12.00	12.00	12.00	12.00
	(iv). Tractor Trailers	6nos. For each Quay Gantry Crane	6nos. For each Quay Gantry Crane	48.00	48.00	48.00	48.00
	(v) Workshop equipment	No norm	Lumpsum	3.75	3.75	3.75	
	(vi) Special establishment charge (0.25%)	-	Lumpsum	2.61	2.66	2.66	2.65

- 20 -

Sr. No.	Particulars	Norms prescribed in the guidelines	Calculation furnished by CHPT	Estimates by CHPT in its original proposal dated 12.11.2009	Estimates by CHPT in its revised proposal dated 4.2.2010	Estimates by CHPT as per its revised proposal dated 23.02.2010	Estimates modified by TAMP
	(vii) Contingencies 5%		Lumpsum	52.75	52.69	52.69	52.50
	Subtotal (b)			1119.12	1119.10	1119.10	1115.16
	Subtotal (a+b)			1719.12	1719.10	1719.10	1715.16
	(c). IT system cost	2% Civil & Equipment Cost	2% of Civil and Equipment Cost	34.38	34.38	34.38	34.30
	(d). Other cost	10% Civil & Equipment Cost	10% Civil & Equipment Cost	171.91	171.91	171.91	171.51
	(e). Total capital cost for container handling service (a+b+c+d)			1925.41	1925.39	1925.39	1920.96
	Total Capital cost of the Project (i) + (ii)			3331.41	3331.11	3331.11	3326.68
III	Operating Cost Estimation	Norms		Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores	Rs. in crores
	(a) Power Cost	8KWH per TEU* Prevailing unit rate	8KWH*Rs 6.00 per unit.	18.87	18.87	18.87	19.13
	(b). Fuel	4 Litres per TEU* Prevailing unit rate	4 Litres *Rs 36 per Lts	56.60	56.60	56.60	55.77
	(c). Repair & Maintenance						
	- Civil Assets	1% of Civil assets	1% of Civil assets	6.00	6.60	6.60	6.60
	Mechanical and electrical equipment	2% of Cost of mechanical and electrical equipments	2% of Cost of mechanical and electrical equipments	22.38	24.62	24.62	24.53
	IT equipment		2% of Cost of IT	0.76	0.76	0.76	0.75
	(d). Insurance	1% of Gross fixed assets	1% of Gross fixed assets	17.50	19.25	19.25	19.21
	(e). Depreciation	As per Companies Act	As per Companies Act	141.30	155.46	155.46	154.63
	(f). Licence Fee	As per the rates prescribed in the Scale of Rates of the concerned Port Trusts	Rs. 2606/100 sqmt/ per month for 90,0000 sqmtrs.	28.10	28.14	28.14	28.14
	(g). Other Expenses (for terminals having less than 0.5 million TEUs)	10% of Gross fixed assets value	10% of Gross fixed assets	192.54	192.54	192.54	192.10
	Total operating cost (a to g)			484.05	502.84	502.84	500.87
IV	Annual Revenue Requirement ARR						
(i).	Container Handling Services						
	(a). Total operating cost			484.05	502.84	502.84	500.87
	(b). Return on Capital Employed @ 16%			308.07	308.06	308.06	307.35
	(c). Total Revenue requirement			792.11	810.90	810.90	808.22
	Apportionment of Revenue Requirement						
	(a). Container Handling Charges	90%	90%	712.90	729.81	729.81	727.40
	(b). Storage Charges	7%	7%	55.45	56.76	56.76	56.58
	(c). Miscellaneous Charges	3%	3%	23.76	24.33	24.33	24.25
	(d). Total Revenue requirement		100%	792.11	810.90	810.90	808.22
(ii).	Berth hire			(in crores)	(in crores)	(in crores)	(in crores)
	(a). Operating cost						
	(i). Maintenance Cost	1% of Capital Cost	1% of Capital	14.06	14.06	14.06	14.06
	(ii). Insurance cost	1% of Capital Cost	1% of Capital	14.06	14.06	14.06	14.06
	(iii). Depreciation	3.34% of Capital cost	3.38% of Capital cost	47.52	46.96	46.96	46.96
	Total Operating Cost for berth hire service			75.64	75.07	75.07	75.07
	(b). Revenue requirement from berthing service						
	(i). Operating cost			75.64	75.07	75.07	75.07
	(ii). ROCE at 16%			224.96	224.92	224.92	224.92
	Total Revenue requirement			300.60	299.99	299.99	299.99

CALCULATION OF BERTH HIRE CHARGES**Annex-II**

I Estimation of Container Volume and GRT Hours								
Vessel Type Length in Mtrs. (1)	Percentage of Volume (2)	Container Volume in TEUs (3)	Average GRT per vessel (4)	Average parcel Size in TEUs (5)	No. of Vessels p.a. (6)	Avg. No. of Cranes to be deployed (7)	No. of hrs. Vessel's stay at berth (8)	GRT Hours (9)
(Given by CHPT)	(Given by CHPT)	(As per Col.2)	(Given by CHPT)	(Given by CHPT)	(Col.3 / Col.5)	(Given by CHPT)	(Col.5) / (Col.7*25* 1.3*0.7)	(Col.4*Col.6* Col.8)
<100	5.00%	199290	3000	500	399	2	10.99	13155030
100-150	10.00%	398580	7500	1000	399	2	21.98	65775150
150-200	40.00%	1594320	20000	1500	1063	3	21.98	467294800
200-250	25.00%	996450	28000	2000	498	4	21.98	306489120
250-300	15.00%	597870	54000	3000	199	4	32.97	354295620
>300	5.00%	199290	75000	4000	50	5	35.16	131850000
	100.00%	3985800			2608		Total GRT Hours	1338859720

II - Estimation of Container Volume and GRT Hours for Coastal Vessels								
Vessel Type Length in Mtrs. (1)	Percentage of Volume (2)	Container Volume in TEUs (3)	Average GRT per vessel (4)	Average parcel Size in TEUs (5)	No. of Vessels p.a. (6)	Avg. No. of Cranes to be deployed (7)	No. of Hours of Operation (8)	GRT Hours (9)
(Given by CHPT)	(Given by CHPT)	(As per Col.2)	(Given by CHPT)	(Given by CHPT)	(Col.3 / Col.5)	(Given by CHPT)	(Col.5) / (Col.7*25* 1.3*0.7)	(Col.4*Col.6* Col.8)
<100	33.33%	32432	3000	500	65	2	10.99	2143050
100-150	66.67%	64863	7500	1000	65	2	21.98	10715250
Total	100.00%	97295			130			12858300

III GRT Hours for Foreign Vessels (I - II)	1326001420
---	-------------------

IV Estimation of Berth Hire Charges			
Sl. No.	Particulars	Unit	Value
(1)	Total Revenue Requirement (See Cost Statement)	Rs. in crores	299.99
(2)	Total GRT Hours of Foreign Vessels (See Table 1 below)	Hrs.	1326001420
(3)	Total GRT Hours of Coastal Vessels (See Table 2 below)	Hrs.	12858300
(4)	Total Equivalent GRT Hours for Foreign & Coastal Vessels [(2) + 60% of (3)]	Hrs.	1333716400
(5)	Berth Hire Charges per GRT per Hour for Foreign Vessels [(1) / (4)] Rounded off to	Rs.	2.249278782 2.25
(6)	Berth Hire Charges per GRT per Hour for Coastal Vessels [0.6 x (5)] Rounded off to	Rs.	1.349567269 1.35

Annex-III**Chennai Port Trust****Upfront Tariff Charges for Container Handling****CHAPTER I****Definitions and General Terms & Conditions****1.1 Definitions**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any terminal or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). 'Container' shall mean the standard ISO container, suitable for the transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.
- (iii). 'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within the terminal premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.
- (iv). 'Foreign Going Vessel' shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (v). 'Free period' shall mean the period during which cargo/container is allowed storage free of demurrage charges/ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and terminal's non-operating days.
- (vi). 'Hazardous container' shall mean a container containing hazardous goods as classified under International Maritime Organization (IMO).
- (vii). 'ICD' shall mean Inland Container Depot'
- (viii). 'Over Dimensional Container' shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting is also classified as Over Dimensional Container.
- (ix). 'Port' shall mean Chennai Port Trust
- (x). 'Per day' shall mean a calendar day or part thereof.
- (xi). 'Reefer Container' shall mean a refrigerated container used for carriage of goods with provisions for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xii). 'Shut Out Container' shall mean a container, which enters into the terminal as export intake for a particular vessel as indicated by the Vessel Identification Advice No. (VIAN) Container Advance Information List (COPRAR) and is not shipped into the particular vessel for reasons whatsoever.
- (xiii). 'Transshipment container' shall mean any container, which is discharged from one vessel stored in the container terminal and shipped through another vessel for other port.

1.2 General Terms and Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign going' for the purpose of levying vessel related charges and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load terminal from the time the vessel starts loading coastal goods
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge terminals.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessel having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (iv). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is Rs.100/- or more. Likewise, Terminal Operator shall not raise any supplementary or under charges bills, if the amount due to Terminal is Rs.100/- or less.
- (v). Containers less than and upto 20' in length will be reckoned as one TEU for the purpose of tariff.
- (vi). Users shall not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal.
- (vii).
 - (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The Terminal Operator may also, if it so desire, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the Terminal should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionality governing the application of such rates provided the new rates shall not exceed the rates notified.
- (viii). Interest on delayed payment/refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under his Scale of Rates. Likewise, the Terminal Operator shall pay penal interest on delayed refunds.

- (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the Terminal Operator and other port users equally.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal Operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

Chapter - II

Charges for Berth Hire

The berth hire charges for the vessels calling at Mega Container Terminal are as per the rates given below and subject to conditionalities given thereunder:-

GRT	Rate per hour or part thereof	
	Foreign going Vessel (in Rs.)	Coastal vessel (in Rs.)
Any volume of GRT	2.25 per GRT	1.35 per GRT

- (1) All vessels of war flying the white ensign in the service of the Republic of India but including in times of war, mine sweepers and patrol vessels shall be exempted from the payment of berth hire charges when they occupy berth for a period not exceeding one month in any case and for a period exceeding one month if there are other moorings available for ordinary steamers, but becomes liable for payment of Berth Hire Charges when they occupy alongside berths. All other vessels belonging to the Central Government or State Government shall pay Berth Hire Charges as per the rates specified in the schedule above.
- (2) A vessel after completion of discharge or loading or ballasting shall call for the Pilot for sailing within 4 Hours (or within such extension granted by the Concessionaire in writing for stated reasons). If the vessel do not call for the Pilot for sailing within the period of 4 Hours after completion of discharge or loading or ballasting or within such extension granted by the Concessionaire or officials authorized by him, the vessel shall pay Additional Berth Hire Charges at the rate of Rs 9511.58 per hour or part thereof for Coastal vessel and Rs. 158526 per hour or part thereof for Foreign going vessels for the period from the time of expiry of four hours or such extended time granted by Concessionaire or officials authorized by him till the time of calling the Pilot.
- (3) The Additional Berth Hire Charges specified in Note 2 shall not be charged for the following cases:-
 - a. Vessel waiting for tide, draft, etc., to sail for the safety of the vessel.
 - b. Strike by the Terminal employees.
 - c. Usage of idle berth within the Terminal with concurrence of Concessionaire or officials authorized by him.
- (4) The Berth Hire Charge shall not be levied after the expiry of 4 Hours from the time of calling for the Pilot for sailing.

- (5). No berth hire will be charged when the vessels idle at the Terminal berths when operations cannot take place due to breakdown of the equipment or power failure or any other reasons attributable to Concessionaire.
- (6). Ousting Priority / Priority berth hire charges. The rates and conditions for granting ousting priority / priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed in the Scale of Rates of Chennai Port Trust.

CHAPTER- III

Charges for Container Operations

2.1 Charges for normal and reefer containers

The container handling charges prescribed for handling and movement of container include the following elements viz. stevedoring, handling by quay crane, lashing and unlashings, stowage planning, wharfage on containers and containerized cargo, movement of container from quay to container yard, handling at container yard including lift on/lift off and delivery/receipt to and from customers, movement to railway yard and charges for all other miscellaneous services not specifically prescribed in the Scale of Rates.

2.1A. Normal and Reefer Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)			
		Foreign Containers		Coastal Containers	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From ship to container yard and vice-versa				
	Not exceeding 20' in length	1910.02	1084.76	1146.01	650.86
	Exceeding 20' and upto 40' in length	2865.03	1627.14	1719.02	976.28
	Over 40' in length	3820.04	2169.52	2292.02	1301.71
2	From container yard to truck or vice-versa				
	Not exceeding 20' in length	241.76	119.72	241.76	119.72
	Exceeding 20' and upto 40' in length	362.64	179.58	362.64	179.58
	Over 40' in length	483.52	239.44	483.52	239.44

2.1B Hazardous and Over Dimensional Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)	
		Foreign Containers	Coastal Containers
		Loaded	Loaded
1	From ship to container yard and vice-versa		
	Not exceeding 20' in length	2256.79	1354.07
	Exceeding 20' and upto 40' in length	3385.19	2031.11
	Over 40' in length	4513.58	2708.15
2	From container yard to truck or vice-versa		
	Not exceeding 20' in length	302.19	302.19
	Exceeding 20' and upto 40' in length	453.29	453.29
	Over 40' in length	604.38	604.38

2.2 Consolidated charges for Transshipment Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)			
		Foreign Containers		Coastal Containers	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
	Not exceeding 20' in length	1371.86	889.44	823.12	533.66
	Exceeding 20' and upto 40' in length	2057.79	1334.16	1234.67	800.50
	Over 40' in length	2743.72	1778.88	1646.23	1067.33

A container originally declared as transshipment container subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as normal import container and the prescribed charges as applicable shall be payable.

2.3 Shifting container within vessel (Restows)

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in Rs.)	
		Foreign Containers	Coastal Containers
		Loaded & Empty	Loaded & Empty
1	Shifting within hatch (without landing and re-shipping)		
	Not exceeding 20' in length	344.03	206.42
	Exceeding 20' and upto 40' in length	516.05	309.63
	Over 40' in length	688.06	412.84
2	Shifting via quay (shifting by landing on quay and re-shipping)		
	Not exceeding 20' in length	1011.03	606.62
	Exceeding 20' and upto 40' in length	1516.55	909.93
	Over 40' in length	2022.06	1213.24

2.4 Dwell Time Charges for Container stored in the Terminal

Sl. No	Particulars	Foreign Going & Coastal		
		Rate Per Container per day or Part thereof (in INR)		
		Upto 20' in length	Above 20' and upto' in length	Above 40' in length
1	Import - FCL, LCL & empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-15 days	172.80	345.60	518.40
	16-30 Days	345.60	691.20	1036.80
	Beyond 30 Days	691.20	1382.39	2073.59
2	Export - FCL, LCL & empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	172.80	345.60	518.40
	16-30 Days	345.60	691.20	1036.80
	Beyond 30 Days	691.20	1382.39	2073.59
3	ICD - Import & Export - Loaded & empty			
	First 10 days	Free	Free	Free
	11-30 days	172.80	345.60	518.40
	31-45 Days	345.60	691.20	1036.80
	Thereafter	691.20	1382.39	2073.59
4	Transshipment - Loaded & empty			
	First 30 days	Free	Free	Free
	31-45 days	172.80	345.60	518.40
	46-60 Days	345.60	691.20	1036.80
	Thereafter	691.20	1382.39	2073.59

Sl. No	Particulars	Foreign Going & Coastal		
		Rate Per Container per day or Part thereof (in INR)		
		Upto 20' in length	Above 20' and upto' in length	Above 40' in length
5	Shutout- Loaded & empty			
	First 15 days	172.80	345.60	518.40
	16-30 days	345.60	691.20	1036.80
	Beyond 30 Days	691.20	1382.39	2073.59
6	Change of status to local delivery			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-15 days	172.80	345.60	518.40
	16-30 Days	345.60	691.20	1036.80
	Beyond 30 Days	691.20	1382.39	2073.59

Note : For hazardous containers, the storage charges shall be 25% more under the respective slab as given above.

Storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of loading/delivery/removal of container

For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays and the Terminal's non-operating days shall be excluded

Transshipment containers whose status is subsequently changed to local FCL/LCL/ICD shall loose the concessional storage charges. The storage charges for such containers shall be recovered at par with the relevant import containers storage tariff.

For Over Dimensional Containers including the wind mill boxes, the storage charges shall be based on the actual number of ground slots the respective container occupies under the respective slab as given above.

2.5 Miscellaneous Charges

General

Particulars	Rates (INR)		
	20'	40'	45'
Fixing of seal	149.93	149.93	149.93
Lift on/Lift off in the CY	482.41	723.62	964.83
Charges for shifting within the terminal	657.84	986.75	1315.67
POD Change	657.84	986.75	1315.67
Additional movement – Terminal to Rail or Rail to Terminal/Charges for extra movement/transportation	657.84	986.75	1315.67
Change of status of Container from Rail to Road or vice-versa	657.84	986.75	1315.67
Charges for export containers arriving in the terminal after the gate cut-off for the particular VIA	657.84	986.75	1315.67
Fixing/removal of hazardous sticker (per container)	74.97	74.97	74.97
One Door open charges per container	449.80	449.80	449.80
Cancellation of documents – per EIR	74.97	74.97	74.97
Non-declaration/Mis-declaration of hazardous containers	2249.01	2249.01	2249.01

Customs Inspection charges

Particulars	Rates (INR)		
	20'	40'	45'
On-wheel Customs Inspection per Container for opening of Container doors on-wheel under Customs Supervision (INR)	299.87	299.87	299.87
Part destuffing/stuffing for Customs Examination—25% or less than 25%	183.64	275.46	367.28
Part destuffing/stuffing – 50% or less than 50%	367.28	550.92	734.55
Full or More than 50% destuffing/ stuffing – per activity	734.55	1101.83	1469.11
Seal Cutting (INR)	149.93	149.93	149.93

Reefer related services

Particulars	Foreign-going Vessel	Coastal Vessel
	INR	INR
Pre-trip inspection (including supply of electricity)	1036.80	622.08
Connection or disconnection services on board a vessel	69.12	41.47
Cleaning of container		
Not exceeding 20' in length	51.84	31.10
Exceeding 20' and upto 40' in length	103.68	62.21
Over 40' in length	155.52	93.31
Supply of Electricity (including connection and disconnection, monitoring of temperature at Reefer yard) per container per 4 hours shift or part thereof		
Not exceeding 20' in length	111.22	66.73
Exceeding 20' and upto 40' in length	166.83	100.10
Over 40' in length	222.44	133.46

Charges for Shut out container / renomination of containers		
Not exceeding 20' in length	768.17	768.17
Exceeding 20' and upto 40' in length	1152.73	1152.73
Over 40' in length	1536.66	1536.66

Others

Particulars	Foreign-going Vessel	Coastal Vessel
	INR	INR
Charges for supply of fresh water to shipping alongside the container berths per 1000 litres or part thereof	234.69	234.69
Charges for clearance of garbage on-board (per ½ cubic meter bag)	175.42	

3. General Note to Schedule under Chapter-II (Charges for Berth Hire) and Schedules (2.1) to (2.5) (Charges for container operations) under Chapter-III:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2010 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
